

**CONTROL ATENCIONAL EN MOTOCICLISTAS ENVIGADEÑOS CON  
ACCIDENTALIDAD EVALUADOS DURANTE EL 2020-I**

**EDIER BARRIENTOS GALLEGO  
LISI DAHIANA TANGARIFE ESTRADA  
GINA LISSETH VELÁSQUEZ CASTAÑEDA**

**INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

**PSICOLOGÍA  
ENVIGADO  
2020**

**CONTROL ATENCIONAL EN MOTOCICLISTAS ENVIGADEÑOS CON  
ACCIDENTALIDAD EVALUADOS DURANTE EL 2020-I**

**EDIER BARRIENTOS GALLEGO  
LISI DAIHANA TANGARIFE ESTRADA  
GINA LISSETH VELÁSQUEZ CASTAÑEDA**

Trabajo de grado presentado para optar al título de psicólogos

Asesor: Olena Klimenco, Psicología Clínica.

**INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES  
PROGRAMA DE PSICOLOGÍA  
ENVIGADO**

2020

### **Dedicatoria**

El presente trabajo investigativo, está dedicado a nuestras familias, quienes nos apoyaron en este proceso de nuestras vidas. Su paciencia, entendimiento, cercanía y solidaridad han hecho alcanzable esta meta. También, a todas las personas que nos han colaborado, nuestros asesores, docentes y participantes de la investigación, los cuales han hecho que el trabajo se realice con éxito, en especial a aquellos que nos abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos.

### **Agradecimientos**

Agradecemos a los docentes de la Institución Universitaria de Envigado, por haber compartido sus conocimientos a lo largo de la preparación de nuestra profesión, de manera especial al asesor final de nuestro proyecto de investigación.

### Tabla de contenido

Abstract.....	11
Introducción.....	12
1. Planteamiento del Problema.....	15
2. Justificación.....	23
3. Objetivos.....	26
3.1. Objetivo General.....	26
3.2. Objetivos Específicos.....	26
4. Marco Referencial.....	27
4.1 Marco de antecedentes.....	27
<b>4.1.1.</b> Antecedentes internacionales.....	27
<b>4.1.2.</b> Antecedentes nacionales.....	31
4.2 Marco teórico.....	36
4.2.1.    Procesos psicológicos básicos.....	36
4.2.2.    Procesos psicológicos superiores.....	39
4.2.3.    Control atencional e Inatención de conductores.....	40
4.2.4. <b>Accidentalidad</b> .....	44
4.3 Marco ético legal.....	46
5. Metodología.....	49
5.1. Tipo de estudio.....	49
5.2. Nivel de estudio.....	50
5.3. Diseño de estudio.....	50
5.4. Población.....	51
5.5. Técnicas de recolección de información.....	52
5.6. Análisis de los resultados.....	57
6. Resultados.....	58

7. Discusión .....	66
7. Conclusiones .....	78
8. Recomendaciones.....	81
Referencias .....	83
Anexos .....	94

### Lista de Tablas

<b>Tabla 1.</b> Operacionalización de variables independientes.....	53
<b>Tabla 2.</b> Operacionalización de variables dependientes.....	54
<b>Tabla 3.</b> Prueba de normalidad para la variable de control atencional.....	57
<b>Tabla 4.</b> Variables sociodemográficas del estudio .....	59
<b>Tabla 5.</b> Control atencional en la muestra de estudio.....	60
<b>Tabla 6.</b> Niveles de control atencional en la muestra total.....	60
<b>Tabla 7.</b> Niveles de control atencional según variables sociodemográficas.....	63

**Lista de Figuras**



## **Resumen**

El Control Atencional, es definido como la capacidad humana de tipo cognitivo-conductual para seleccionar entre los estímulos disponibles en el entorno, aquellos a los cuales se les presta importancia o son ignorados. Partiendo de esta base, esta investigación, se enfocó en analizar el CA y su relación con las variables sociodemográficas en una muestra de motociclistas Envigadeños con accidentalidad, evaluados durante el año 2020. Para lograrlo, se seleccionó un enfoque de tipo cuantitativo, de corte transversal y con nivel descriptivo, aplicado a la población del municipio de Envigado.

A la muestra que estuvo compuesta por 39 sujetos, seleccionados de manera intencional, se aplicaron dos instrumentos de medición: una encuesta sociodemográfica de elaboración propia y la Subescala de Control atencional de la Batería de evaluación neuropsicológica de adultos – Luria-DNA. Entre los resultados más importantes, se halló que el CA no es un fenómeno cuya ocurrencia pueda ser sólo atribuidas a condiciones sociodemográficas específicas.

Se concluye que el Control Atencional no discrimina las características o atributos personales. Se encuentra presente en cualquier estrato socioeconómico, sexo, nivel educativo o condición de escolaridad o laboral. Se resalta el hecho de que los conductores de motocicleta del municipio de Envigado participantes del estudio, obtuvieron un CA medio-

bajo, evidenciando una capacidad deficiente para elegir de manera apropiada entre los estímulos disponibles en el medio y conservar su atención en la labor de conducción mientras conducen.

**Palabras clave:** Control atencional, Psicología del tránsito, Accidentalidad en motocicleta, Seguridad vial.


### **Abstract**

Attentional CA Control is defined as the human cognitive-behavioral capacity to select among the stimuli available in the environment, those to which importance is given or are ignored. Based on this, this research focused on analyzing the AC and its relationship with the sociodemographic variables in a sample of Envigadeño motorcyclists with accidents, evaluated during 2020. To achieve this, a quantitative, cross-sectional approach was selected and with a descriptive level, applied to the population of the municipality of Envigado.

Two measuring instruments were applied to the sample, was composed of 39 subjects, and selected intentionally: a sociodemographic survey of our own elaboration and the Attention Control Subscale of the Adult Neuropsychological Assessment Battery - Luria-DNA. Among the most important results, it was found that AC is not a phenomenon whose occurrence can only be attributed to specific sociodemographic conditions.

It is concluded that the CA does not discriminate personal characteristics or attributes. It is present in any socioeconomic stratum, sex, and educational level or educational or work condition. It is highlighted the fact that the motorcycle drivers from the municipality of Envigado who participated in the study, obtained a medium-low AC, showing a deficient ability to choose appropriately between the stimuli available in the environment and keep their attention in the driving task while driving.

**Keywords:** Attention control, Traffic psychology, Motorcycle accident, Road safety.

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	<p>Código: F-DO-0029</p> <p>Versión: 01</p> <p>Página 12 de 99</p>
---	--	--

## Introducción

La presente investigación, hace referencia al control atencional como habilidad mental superior implicada en la seguridad vial. Con frecuencia, se observa en los diferentes medios de comunicación, como las cifras de accidentalidad de nivel mundial, nacional y regional, incrementan año tras año y como diferentes factores internos y externos, físicos y psicológicos, influyen en la ocurrencia de los accidentes.

Para Buedo et al. (2017) el control atencional, debe ser comprendido en diversos ámbitos, que requieren la investigación y profundización para la construcción de un discurso interdisciplinario que abra la posibilidad de contemplar nuevas líneas de investigación de consulta y entendimiento en materia de la psicología del tránsito. Lo anterior, tendría su sustento en que hablar en cualquier escenario, sobre la seguridad vial, implica la vinculación de diversos significantes culturales, que finalmente inciden en materia de salud pública.

Esta problemática, fue planteada debido a que, en la actualidad, las cifras de accidentalidad en moto, muestran un crecimiento sustancial, configurándose como un problema de salud pública. La Organización Mundial de la Salud - OMS (2018) señala que los países con bajos y medianos recursos, presentan tasas de accidentes de tránsito que se ubican entre el 19.5% y el 21.5% por cada 100.000 habitantes. Además, en la última década,

el panorama en torno a la seguridad vial y las cifras de accidentalidad en motocicleta demuestran un crecimiento alarmante a nivel mundial (Gómez, 2015). Según la OMS (2018), en las carreteras del mundo, se producen cerca de 1.3 millones de muertes al año, por causa de accidentes de tránsito en motocicleta. Según Global Health Estimates (2015, como se citó en OMS, 2018, p.12) los traumatismos ocasionados por accidentes en motocicleta involucran al menos a una persona, lo cual se convierte en un problema de salud pública que afecta no solo a la población, sino a los sistemas sanitarios alrededor del mundo.

Adicionalmente, según los informes presentados por la Organización Panamericana de la Salud- OPS (2018), el 11% de las muertes que se generan por consecuencia de accidentes de tránsito, suceden en el continente Centro y Sur Americano, donde se ocasionan cerca de 155.000 muertes por año. En el contexto internacional, se calcula que para el año 2030, las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito llegarán a ocupar el quinto lugar, con un 3,6% de participación entre las causas de fallecimiento en los países sur y centro americanos.

Por todas estas razones, se decidió abordar esta problemática con el propósito de analizar el control atencional y su relación con las variables sociodemográficas en una muestra de motociclistas Envigadeños con accidentalidad, evaluados durante el año 2020. Para lograrlo, esta investigación se planteó a partir de un enfoque cuantitativo, tipo transversal y nivel descriptivo, el cual, fue aplicado a la población del municipio de Envigado, a partir de una muestra seleccionada de manera intencional, que estuvo

conformada por 39 personas. A esta muestra, se aplicaron: una encuesta de datos sociodemográficos, que recoge información de sexo, edad, estado civil, escolaridad, experiencia conduciendo motocicleta y uso que se le da a la motocicleta y la Subescala de Control atencional de la Batería de evaluación neuropsicológica de adultos – Luria-DNA.

Los resultados, demostraron que el Control Atencional CA no es un fenómeno cuya ocurrencia pueda ser sólo atribuidas a condiciones sociodemográficas específicas. Esta condición no discrimina las características o atributos personales, está presente en cualquier estrato socioeconómico, sexo, nivel educativo o condición de escolaridad o laboral. Adicionalmente, fue evidente que el CA de los conductores de motocicleta del municipio de Envigado participantes del estudio, se ubicó en un promedio medio-bajo, lo cual indica una capacidad deficiente para elegir de manera apropiada entre los estímulos disponibles en el medio y conservar su atención en la labor de conducción mientras conducen.

## **1. Planteamiento del Problema**

La Psicología del Tránsito dirige toda su atención al tema de control en la movilidad y seguridad vial. Sus esfuerzos están centrados en el cuidado integral del individuo, tomándolo como eje central de su trabajo (Fuenmayor & Villasmil, 2008). Desde este campo aplicado de la psicología, las producciones científicas, se han concentrado en reconocer cómo algunos factores, entre los cuales se encuentran: la inatención al momento de conducir, las alteraciones del control atencional, los trastornos por déficit de atención y los distractores en general, inciden en la aparición de indicadores que afectan negativamente las cifras de seguridad vial (Fernández et al., 2001).

Dentro de tales factores, el control atencional, hace referencia a la capacidad humana, para seleccionar entre todos los estímulos medioambientales disponibles en el entorno, a que se presta atención y qué información es omitida o irrelevante. Esta capacidad, está activa en todo momento y se aplica a la práctica de todas las actividades cotidianas que requieren de un esfuerzo cognitivo-conductual (García, 2006). Este factor es clave para direccionar la conducta a la obtención de metas específicas e integra elementos claves como: planificación de acciones, selección entre diversas estrategias conductuales, anticipación de consecuencias, y adquisición de control inhibitorio y resistencia (Prats et al., 2012). Esto la convierte en una de las habilidades claves que se requieren durante la conducción y uno de los factores más influyentes en la ocurrencia de los accidentes de tránsito (Alfaro, 2008).

Robalino y Musso (2018) definieron que el control atencional, desde la neurociencia cognitiva establece que en los procesos de control de la atención, están involucrados al menos tres subsistemas: atención ejecutiva, alerta y orientación. Por lo anterior, la tarea de la conducción, es entendida como una tarea compleja que supone un esfuerzo físico y cognitivo, pues requiere la ejecución de varias tareas al mismo tiempo. Por ello, la atención es un recurso ilimitado que involucra gran diversidad de acciones entre las cuales se encuentran: observar, realizar movimientos, retener información y estar en permanente aviso sobre las conductas de los demás actores en la vía. Nucciarone et al. (2012) afirman que la desconexión por parte del conductor a cualquiera de los subsistemas atencionales, hacen que este represente un riesgo en la vía que puede generar afectaciones a la integridad propia o de terceros. Así mismo, en la ciudad de Medellín, se realizó un estudio descriptivo retrospectivo, basado en fuentes secundarias de información para analizar las publicaciones científicas disponibles en bases de datos. Se concluyó que la inatención es la segunda causa de accidentes de motociclistas (Restrepo & Angulo, 2016).

De acuerdo con lo anterior, una problemática considerable es aquella relacionada con las afectaciones que la accidentalidad en moto, representan para la salud pública. La Organización Mundial de la Salud - OMS (2018) señala que los países con bajos y medianos recursos, presentan tasas de accidentes de tránsito que se ubican entre el 19.5% y el 21.5% por cada 100.000 habitantes. Derivados de la incidencia de la accidentalidad, aparecen



discapacidades, lesiones y fallecimientos, donde los más afectados resultan ser los peatones, los motociclistas y los ciclistas, lo que clasifica a estos actores como los usuarios más vulnerables en la vía.

Además, en la última década, el panorama en torno a la seguridad vial y las cifras de accidentalidad en motocicleta demuestran un crecimiento alarmante a nivel mundial (Gómez, 2015). Según la OMS (2018), en las carreteras del mundo, se producen cerca de 1.3 millones de muertes al año, por causa de accidentes de tránsito en motocicleta. Según Global Health Estimates (2015, como se citó en OMS, 2018, p.12) los traumatismos ocasionados por accidentes en motocicleta involucran al menos a una persona, lo cual se convierte en un problema de salud pública que afecta no solo a la población, sino a los sistemas sanitarios alrededor del mundo. De los 1.3 millones de decesos anuales, el 93% se produce en países de bajos y medianos ingresos, los cuales cuentan con el 54% del total de motocicletas matriculadas a nivel mundial.

Adicionalmente, según los informes presentados por la Organización Panamericana de la Salud- OPS (2018), el 11% de las muertes que se generan por consecuencia de accidentes de tránsito, suceden en el continente Centro y Sur Americano, donde se ocasionan cerca de 155.000 muertes por año. Esta región tiene la segunda tasa más baja de mortalidad en el tráfico entre las regiones de la OMS, con una cifra de 15,6 % por cada 100.000 personas. En países como Brasil, Venezuela y Ecuador, los motociclistas representan el 23%. Esto

representa un aumento del 3% con respecto a lo reportado en el informe global anterior de octubre del año 2013.

En el contexto internacional, se calcula que para el año 2030, las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito, llegarán a ocupar el quinto lugar, con un 3,6% de participación entre las causas de fallecimiento en los países sur y centro americanos. Adicional a las muertes, los accidentes de tránsito causan otros traumatismos no mortales de gravedad. Para latinoamérica, entre 95.000 personas que resultaron heridas, producto de un accidente de tránsito, el 13% tuvieron una discapacidad posterior al accidente y como consecuencia del mismo (OMS, 2018).

En Colombia, el panorama no es más alentador. Según cifras entregadas por el Ministerio de Transporte (2017, como se citó en El Espectador, 2019) el 58% del parque automotor, son motocicletas, este segmento de conductores representa las tasas de accidentalidad y mortalidad más altas, dentro de las cifras entregadas por las autoridades de seguridad vial. Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2017, como se citó en El Espectador 2019), en el país, el 47% de las personas que murieron en las vías, son motociclistas. Adicionalmente, fue posible establecer que, según los informes entregados por Medicina Legal (2016) en conjunto con las Secretarías de Tránsito y Transporte, el promedio de muertes es de 7 motociclistas al día.

Asimismo, según informes entregados por la Secretaría de Movilidad de la ciudad (2018, como se citó en El Colombiano, 2019) en el Área Metropolitana del Valle de Aburra, el vehículo particular más usado es la motocicleta, y cuenta con un parque que supera las 900.000 unidades. En enlace con estas cifras, se informó que, dentro del total de víctimas mortales en la vía, ocurridas en lo corrido del año 2018, el 44.8% fueron conductores de moto y parrilleros. También, hubo 24.695 accidentes que involucraron una moto, y 1.934 peatones fueron atropellados por este vehículo. El rango de edad con más motociclistas lesionados y muertos se ubica entre los 20 y 49 años: 86 % heridos (15.184 personas), y 77 % fallecidos (72 personas). Dado el panorama de accidentalidad presentado, se hace necesario plantear los motivos por los cuales la accidentalidad en moto representa un fenómeno que requiere ser explorado desde el ámbito de la psicología del tránsito.

Las causas de los accidentes obedecen a motivos multifactoriales internos o externos de los conductores, los cuales han tenido intervenciones de moderación, de seguridad, estructurales y normativas, que buscan garantizar conductas de prevención y cuidado de la integridad de los ocupantes en la vía. Sin embargo, las estadísticas revelan que las medidas han sido insuficientes en la mitigación de la accidentalidad y hacen evidente la necesidad de nuevas medidas de prevención que trabajen desde la moderación de la conducta en la vía (OMS, 2018).

El problema que representa los accidentes de tránsito, además repercute en la economía de los países. Los dineros que se utilizan para la atención de estos accidentes, cuestan a los

gobiernos alrededor de 518.000 millones de pesos anualmente, haciendo que el capital que podría ser destinado al tratamiento de temas relacionados con la sostenibilidad (mitigación de la pobreza, necesidades de educación, sostenibilidad ambiental, erradicación del hambre, lucha por el empleo digno, entre otras) sean desviados y consuman entre el 1 y 3% del producto nacional bruto (OMS, 2018).

Esta problemática no solo representa afectación para los gobiernos, también incrementa las cifras de pobreza. Las familias pobres, no tienen las mismas posibilidades socioeconómicas de familias que tienen ingresos fijos para costear los gastos indirectos de mantenimiento y recuperación que vienen de manera posterior al accidente de tránsito, tales como: traslados para recibir atención médica, insumos y medicamentos no cubiertos por las aseguradoras y rehabilitaciones prolongadas. Todo lo anterior, sin contar que en el peor de los casos, la persona que fallece o resulta gravemente lesionada puede ser la cabeza de hogar de la familia de la cual depende el sustento económico (OMS, 2018).

Adicionalmente, los traumatismos generan gran tensión económica en los sistemas sanitarios. Recursos tales como la utilización de salas de cirugía se ven con un nivel de ocupación entre un 45 y 60% del total de los ingresos por intervención de pacientes procedentes de accidentes de tránsito. Esta condición, dificulta que otros usuarios del sistema de salud, que requieren intervención por causas de enfermedad biológica u otras patologías, vean retrasada su atención y desarrollen mayor severidad en su patología a causa de la falta

de tratamiento oportuno. Así mismo, los accidentes de tránsito absorben entre el 20 y 50% de la capacidad de los servicios de urgencias, entre el 10 y 30% de las hospitalizaciones y entre el 60 y 70% de los traumas de torax o craneoencefálicos que demandan el uso de equipos especializados en las unidades de cuidados intensivos (OMS, 2018).

Por todo lo anterior, es posible concluir que la seguridad vial es un campo del saber que se enfoca en la búsqueda del bienestar integral del ser humano, reconociendo la existencia de diversas variables intervinientes entre las cuales las capacidades y disposiciones humanas cobran una significativa relevancia (Márquez, 2010). No obstante, a pesar de los esfuerzos de las autoridades rectoras en temas de tránsito y transporte, para mejorar la seguridad, es importante hacerlo a partir de las normas expedidas para la regulación de los automotores. Aunque son indiscutibles las cifras a nivel mundial, nacional y local que muestran el panorama de la ocurrencia de accidentes, es vital precisar cómo estos accidentes, están asociados con variables cognitivas de los conductores (Fernández, Martín, & Domínguez, 2001).

En este sentido, es común encontrar que los accidentes de tránsito y las lesiones, se produzcan por múltiples factores, entre ellos el factor humano, por ello y como parte del presente estudio, se plantea la pregunta de investigación:

**¿Cuál es el nivel de control atencional y su relación con las variables sociodemográficas en una muestra de motociclistas Envigadeños con accidentalidad, evaluados en 2020?**

## **2. Justificación**

De acuerdo con Alfaro (2008) la accidentalidad en motocicleta, es una de las preocupaciones centrales en materia de movilidad, principalmente en las grandes ciudades de todo el mundo. Por ello, el campo aplicado de la psicología del tránsito, se concentra en mejorar el bienestar de todos los actores que intervienen en la vía, para lo cual, investiga sobre los factores técnicos, humanos y medioambientales que intervienen en la accidentalidad (Prats et al., 2012).

Adicionalmente, los resultados de esta investigación, podrán contribuir como herramienta práctica para las personas que instruyan conductores, pues les permitirá hacer referencia objetiva, sobre cómo se involucran los procesos mentales, durante la conducción. Igualmente, se considera que el presente trabajo posee relevancia social, esto debido a que los hallazgos obtenidos pueden actuar punto de partida para intervenciones u otros usos de tipo propedéutico.

Este indagación, permitió que la información obtenida el presente proyecto, sea un antecedente teórico vital para la implementación de actividades educativas por parte de órganos rectores, que impacte significativamente en la disminución de la cifras de accidentalidad y siniestralidad en moto. Dado lo anterior, la investigación planteada contribuirá a ampliar el conocimiento que desde la psicología, se construye para explicar la problemática.

También, algunas revisiones teóricas a estudios empíricos relacionados con el análisis del papel que desempeñan las funciones mentales en la accidentalidad de motociclistas, demostraron que en la última década, los esfuerzos investigativos en materia de la psicología del tránsito han develado la asociación de los procesos psicológicos en la seguridad vial, evidenciando la aparición de enfermedades que afectan la salud mental, tales como: estrés durante la actividad de conducción, predominio de creencias irracionales que alteran la percepción del sujeto sobre la realidad y ansiedad, así como enfermedades físicas que ocasionan discapacidades y/o muertes por traumatismos (Livia, Ortiz, & Rodríguez, 2015).

Adicionalmente, es posible establecer que el reconocimiento de las características de la inatención durante la conducción, proporcionará al lector diversos aportes teóricos que contribuyan al reconocimiento del fenómeno y tengan la cualidad de recurso en caso de: 1) ser requerido como antecedente para otras investigaciones que sigan



esta misma línea o una similar en el ámbito local; y 2) como una fuente de consulta para la comunidad académica y que requiera indagar específicamente el tema.

Por último, respecto a la conveniencia, esta investigación, actuará como herramienta útil para: Organismos de tránsito, autoridades competentes en el tema de seguridad vial, administraciones locales y escuelas de conducción, entre otros. Para que puedan orientar sus programas de formación e intervención, que pongan el componente de la salud mental y el bienestar subjetivo como un elemento prioritario a la hora de establecer rutas de formación, capacitación e intervención para los actores en la vía.


### **3. Objetivos**

#### **3.1. Objetivo General**

Analizar el control atencional y su relación con las variables sociodemográficas en una muestra de motociclistas Envigadeños con accidentalidad, evaluados durante el año 2020.

#### **3.2. Objetivos Específicos**

- Caracterizar los aspectos sociodemográficos de los motociclistas del municipio de Envigado con accidentalidad, evaluados durante el primer semestre del año 2020.
- Estimar el nivel de control atencional en una muestra de motociclistas Envigadeños con accidentalidad, evaluados en 2020.
- Identificar diferencias en el control atencional según variables sociodemográficas de los motociclistas evaluados durante el primer semestre del año 2020

 <p><b>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</b> Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	<p>Código: F-DO-0029</p> <p>Versión: 01</p> <p>Página 27 de 99</p>
---	--	--

## 4. Marco Referencial

### 4.1 Marco de antecedentes

Durante la revisión bibliográfica realizada en las bases de datos: Jstor, Ebscohost, Dialnet y Google Académico con los descriptores accidentalidad, inatención, conducción, accidentes, motocicleta y psicología del tránsito, se identificaron una serie de investigaciones que dan cuenta del problema de la accidentalidad y su asociación con el control atencional que a continuación se presentan.

#### 4.1.1. Antecedentes internacionales

En primer lugar, Suárez, et al. (2019) en su investigación “Déficit de Atención e Hiperactividad: su relación con Accidentes de Tránsito en motocicletas”, seleccionaron una muestra constituida por 141 pacientes, que acudieron al servicio de que consulta de las unidades de emergencia y hospitalización de poli traumatizados, cirugía, traumatología y medicina interna de los hospitales: Dr. Domingo Luciani y Dr. Miguel Pérez, por accidente vial de motocicleta.

Como conclusión, se asevero que existen diversos estudios mundiales que han establecido una clara relación entre el Trastorno por Déficit de Atención TDAH y accidentes de tránsito, así como que las personas que estaban expuestas a distractores y que presentaban TDAH tuvieron significativamente una mayor responsabilidad sobre los accidentes de tránsito que aquellos que no los presentaban, con un riesgo de 68%.

En segundo lugar, Montes (2018), investigador adscrito a la Universidad Mar Del Plata-Argentina, realizó la investigación: “Diferencias individuales y correlatos psicológicos de los errores relacionados con la inatención en conductores”, para la cual se planteó tres estudios independientes. La muestra total, estuvo compuesta por 301 conductores, divididos así: para el primer estudio, 200 para el segundo, 30 para el tercero y 20 para el cuarto, los cuales fueron realizados transversalmente durante un periodo de tres años. Los hallazgos, demostraron que, al medir los errores relacionados con la inatención durante la conducción (ERIC), se demostró la relación entre la intención del conductor y variables psicológicas que se suponían asociadas a alteraciones disociativas. También se observó que, al profundizar en el estudio de la inatención del conductor como rasgo estable y relativamente independiente de fuentes externas de distracción, los resultados indicaron una alta estabilidad temporal de los puntajes de la escala a través del tiempo y una relativa independencia con respecto al grado de exposición a actividades distractoras (Montes, 2018).

Por otra parte, Buedo et al. (2017) realizaron un estudio sobre los tipos de errores que referencian los conductores de automóviles que circularon en la ciudad de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires-Argentina, durante el período comprendido entre septiembre 2014 y abril de 2015. Para ello, emplearon una muestra no probabilística de tipo intencional o por conveniencia, que utilizó sujetos que hubieran tenido accidentes, ocasionados por errores durante su conducción y que eligieron completar la encuesta. La muestra, estuvo

conformada por 703 personas que cumplieron con los criterios de inclusión detallados en la investigación.


Los resultados, demostraron que el 30% de los encuestados, al realizar un giro, estuvo a punto de chocar con una bicicleta o moto. Un 36,3% argumentó que por cuenta de su distracción, no percibió oportunamente la reducción de la velocidad del vehículo de adelante, por lo cual, frenó intempestivamente para evitar lo colisión y la cuarta parte de los encuestados, no encendió la direccional para avisar a los otros conductores, respecto al cambio de carril. Aunque el 80,2% de las personas, refirió siempre usar el cinturón de seguridad, se mencionaron diversos fallos, entre los cuales se encuentran: El 11,4%, cruza los semáforos en luz rojo, el 43,9% utiliza el celular mientras maneja y el 22,9% de los encuestados reconoce que alguna vez condujo por encima del límite legal de alcohol. El 38% se impacienta y acelera bruscamente a la salida de un semáforo y un 62,7% adelanta de manera imprudente a un vehículo lento.

Adicionalmente, se analizaron los resultados de un estudio observacional, realizado por Sadeghi et al. (2017). Esta, se enfocó en analizar la relación entre el TDAH adulto de los motociclistas y los comportamientos de conducción riesgosos. Para esta ejecución, fueron seleccionados 340 motociclistas en la ciudad de Bukan, provincia de Azerbaiyán occidental, Irán, en 2015 y 2016 utilizando un muestreo aleatorio por conglomerados en siete áreas de la ciudad. Según el mapa de la ciudad utilizado por los Centros de Salud de Bukan, la ciudad estaba dividida en 14 grupos. Utilizando un análisis bivariado, se demostró una asociación

significativa entre las conductas de conducción riesgosas y la edad, los registros de motociclismo y la media de horas de conducción por día (valor  $p < 0.05$ ). El análisis multivariado confirmó la correlación entre el TDAH y los comportamientos de conducción riesgosos en todas las subescalas.

En la misma línea, una investigación realizada por Robalino (2015) titulada: “Errores en la conducción y su relación con la atención”, seleccionó una muestra intencional de 70 personas de distinto género (57% mujeres) cuyas edades, estuvieron comprendidas entre los 19 y 59 años ( $M= 29.29$ ;  $DS= 9.258$ ). Los resultados arrojaron que la atención, es un proceso mental que influye sobre la capacidad de “maniobra” durante la conducción, así como que la red de atención ejecutiva tiene un mayor efecto sobre la capacidad de “control” de la conducción. Por último, se concluyó que al analizar la interacción entre atención y características individuales sociodemográficas y su implicación en la ocurrencia de errores relacionados con la inatención durante la conducción, se demostró que no existe relación estadísticamente significativa.

Por último, en los antecedentes internacionales, Sadeghi, et al. (2013), realizaron la investigación titulada: “Trastorno por déficit de atención e hiperactividad TDHA en adultos, conductas de riesgo y lesiones en motocicletas: un estudio de casos y controles”. Para ello, utilizaron una muestra de 298 pacientes con trauma de motocicleta junto con 151 pacientes de control ingresados en los hospitales universitarios Shohada e Imam Reza como los dos

	<b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b>	Código: F-DO-0029 Versión: 01 Página 31 de 99
---	---	---

centros especializados de referencia en la provincia oriental de Azarbyjan de Irán, durante el año 2013. Los resultados demostraron que el TDAH aunado a las conductas de riesgo, durante la conducción, afectan la probabilidad de lesiones en el tráfico de motocicletas entre los conductores de motocicletas, independientemente de otros indicadores de lesiones, e incluyen educación, propósito de la conducción y estado económico.

#### **4.1.2. Antecedentes nacionales**

La investigación de Castro (2018), realizada en la ciudad de Pereira, titulada: “Factores de riesgo por accidentalidad por el uso de las motocicletas, en el municipio de Prerira”, tuvo el objetivo de establecer los factores de riesgo asociados a la accidentalidad en moto de este municipio. Para lograrlo, seleccionaron un diseño de tipo cualitativo, con enfoque descriptivo- explicativo, y se utilizaron las técnicas de revisión documental y observación no participante. Algunas de las fuentes de información seleccionadas, fueron; a) documentación relacionada con decesos producto de accidentes, disponible en el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forences; y b) Informes de la Secretaria de Transporte de Pereira y la Secretaria de Tránsito, relacionadas con accidentes donde estuvo involucrada al menos una motocicleta.

Como conclusión, se afirmo que una buena cantidad de accidentes en moto, ocurren como consecuencia de factores humanos. Algunos elementos involucrados en la génesis de

esta problemática, fueron: uso inadecuado de los elementos de protección personal, conducción en condiciones de alicoramiento y embriaguez, no atacamiento de las medidas de protección y seguridad vial, desplazamiento por zonas restringidas para tránsito automotor y falta de experiencia de los conductores. Cualquiera que fuera el factor humano que se presentara, su incidencia, se traduce en la falta de atención del conductor, pues la necesidad de atender otro estímulo disponible en el medio o la reducción de las capacidades físicas al momento de conducir, ocasiona inatención en la vía, generando accidentalidad con graves consecuencias a la integridad física, en muchos casos, la muerte Castro (2018).

Riaño, Raynaud, y Díaz (2017) realizaron una revisión documental que tuvo por objetivo, determinar la relación existente entre los procesos psicológicos y la seguridad vial desde una postura preventiva. Los investigadores querían enfocar su investigación en recopilar información que sirviera como insumo para la construcción de terapias psicológicas alternativas que impactaran positivamente en los esfuerzos de las administraciones locales por mejorar las cifras de seguridad vial. Por ello, en la ciudad de Cúcuta, se hizo la sistematización de 82 publicaciones científicas publicadas entre los años 2010 y 2017 en diversas bases de datos especializadas que tuvieron como criterio de búsqueda, el análisis los programas de intervención psicológica dirigidos al mejoramiento de procesos cognoscitivos.

Los resultados, demostraron que las intervenciones que utilizaron la técnica de estimulación cognitiva, tuvieron efectos positivos en el rendimiento a la hora de la



conducción, pues conferirían al conductor, mayor capacidad de atención y concentración, pues incrementaron el rendimiento cognitivo. En consecuencia, la salud mental, está íntimamente relacionada con el mejor desempeño de los conductores y su capacidad para afrontar situaciones críticas que se traducen en mejoras significativas sobre el control fisiológico y las habilidades mentales superiores (Riaño et al., 2009).

Para el año 2016, en la ciudad de Bogotá, un estudio mixto de nivel descriptivo, se enfocó en establecer los elementos que intervinieron en la ocurrencia de accidentes en motocicleta de los estudiantes de la facultad de ingeniería civil de la Universidad de Gran Colombia, matriculados en cualquier semestre durante el año mencionado. A la población, se le aplicaron dos instrumentos, una encuesta sociodemográfica en la cual se establecieron las variables: género, edad, categoría de la licencia de conducción, factores que intervinieron en la decisión de adquisición de la motocicleta, días de uso de la motocicleta y capacitación recibida en materia de seguridad vial. Y una encuesta de elaboración propia que indagó: elementos de seguridad utilizados, tipo de accidentes sufridos y situaciones que generaron los accidentes (Caro & Henao, 2016).

Los resultados de esta investigación demostraron que la mayor ocurrencia de accidentes, está ubicada en el género masculino, donde las edades entre 19 y 25 años, son las más propensas a sufrirlos. Adicionalmente, se pudo establecer que, al momento de la investigación, los controles por parte de las autoridades de tránsito y transporte, para expedir las licencias de conducción, eran insuficientes, pues el aspirante a obtener la licencia no

presentaba un proceso de formación y capacitación que respaldara su capacidad como conductor. Al final, se concluyó que es necesario que el proceso de expedición de licencia, este acompañado por formación en componentes de atención y concentración que doten a los conductores en el desarrollo de habilidades cognitivas (Caro & Henao, 2016).

En la misma línea Montes, et al. (2014) realizaron un metanálisis, que tuvo la finalidad de realizar una revisión de la literatura existente en el ámbito nacional, relacionada con inatención y distracciones durante la conducción. Para lograrlo, se realizó revisión documental entre los años 2004 y 2014 de las publicaciones disponibles en bases de datos científicas. Las variables utilizadas para el rastreo fueron: inatención durante la conducción, medidas de promoción y prevención, legislación para la conducción, y distracciones del conductor.

Los resultados de esta investigación demostraron que, para ese momento, era posible evidenciar un interés creciente en como el tema de accidentalidad en moto, se vinculaba a aspectos psicológicos. Sin embargo, no había claridad en los resultados entregados que hicieran distinción entre distracción, inatención y dificultades cognitivas. Adicionalmente, el estado del arte probó que el énfasis en los motivos de la accidentalidad, estaba siendo colocado en factores externos, situacionales o contextuales, que incluían: fatiga, conducir bajo el efecto de alucinógenas e ingesta de sustancias alcohólicas (Montes, et al 2014).

Céspedes, et al (2014), en la ciudad de Bogotá-Colombia, analizaron la incidencia del factor humano en la accidentalidad vial. Para lograrlo, seleccionaron un diseño descriptivo-correlacional, que eligió una muestra no probabilística e intencional conformada por 16.322 sujetos del territorio colombiano, conformados por peatones, pasajeros y acompañantes que tuvieron accidentes de tránsito en el periodo comprendido entre el 2000 y el 2013. Estos datos, se recopilaron por búsquedas en bases de datos de las Secretarías de Tránsito y Transporte de varias regiones del territorio nacional, que agrupaban diversos municipios.

Se aplicaron los instrumentos: Cuestionario de comportamiento para conductores y motociclistas DBQ, Driving Behavior Questionnaire; Una encuesta para peatones, pasajeros y acompañantes, en la que se recolecta información sobre comportamientos al momento de hacer parte de las vías, y una encuesta de elaboración propia que media factores psicológicos como atención, percepción y concentración. Una de las conclusiones del proyecto, develó que la mayoría de los conductores de motociclate, conducían por periodos de tiempo muy prolongados, debido a las extensas jornada de trabajo, situación que los hacia más propensos a estar fatigados y descuidar la atención en la vía, llegando a infringir las normas de tránsito, desatender las señales en la vía y perder el control de la atención Céspedes, et al (2014).

Se concluyó que el Control Atencional CA, constituye un factor humano primordial en la labor de conducción. La ocurrencia de errores, se traduce en consecuencias lamentables para los actores en la vía, por ello, las distracciones en buena parte de los casos, se traducen

en la procedencia de los accidentes. Así mismo, la inatención, se vincula (Además de la fatiga), con elementos como: pensamientos conflictivos, malestar físico y atención a otros estímulos (Céspedes, et al, 2014).


## **4.2 Marco teórico**

### **4.2.1. Procesos psicológicos básicos**

Se definen como los procesos mentales que toman como base los sentidos y confieren al individuo, la capacidad de tomar conciencia acerca de si mismo, los otros y el entorno, haciendo posible la adaptación del sujeto a las demandas del entorno (Hernández, 2012). Según Fernández et al. (2001) estos procesos, facultan a la persona para la toma de decisiones, permitiéndole la adquisición de conciencia, para encaminar la conducta de acuerdo con las exigencias ambientales.

A partir de la psicología, los procesos cognitivos son entendidos como la forma en la cual, se organiza y se utiliza la información para que el individuo, puede entender interpretar y responder al medio ambiente. Estos procesos, implican la concentración de los sentidos en un fin determinado y permiten: la percepción, el reconocimiento de patrones, el enfoque de la atención, la comprensión, motivación y aprendizaje (Rodríguez, 2006).

Los procesos psicológicos básicos, son: percepción, atención, memoria, emoción y la memoria. Acerca de estos procesos, se amplía la información a continuación: Percepción es el proceso psicológico básico, por medio del cual el individuo, descubre para luego interpretar lo que recibe del entorno externo. Este procesamiento de la información puede ser

 <p><b>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENIGADO</b> Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	<p>Código: F-DO-0029</p> <p>Versión: 01</p> <p>Página 37 de 99</p>
--	--	--

de tipo: dirigido por datos o por conceptos y esto se relaciona con la forma en la que se leen los estímulos recibidos.

El origen de la percepción tiene sustrato en lo sensorial, es decir, en la información que captan los órganos de los sentidos, y que luego es conducida al cerebro. Se dice que este es un proceso biocultural porque a la vez que depende de los estímulos físicos y su organización (Vargas, 1994). De acuerdo con Inmari (2018), El sistema somatosensorial encargado de realizar la conexión del cerebro con el entorno exterior. Sus estructuras nerviosas, son las encargadas de transformar los estímulos para obtener las señales nerviosas y ejecutar el procesamiento de la información.

El proceso cognitivo de la atención es la capacidad del ser humano para captar sensorialmente los estímulos que recibe del medio. Este proceso, se da de forma voluntaria o no e integra una secuencia lógica de pasos que involucra las actividades de: orientación (Aquello en lo que el individuo concentra su interés); Focalización (Es la capacidad para centrar la atención en un solo elemento y no en múltiples); Concentración (El tiempo en que se es capaz de mantener la atención en un determinado estímulo); Intensidad (La cantidad de atención prestada a una sola cosa); Estabilidad (Es la capacidad de mantener la atención fija en un elemento durante determinado periodo de tiempo) (Fuenmayor & Villasmil, 2008).

El siguiente proceso cognitivo, es la memoria. Esta es entendida como la capacidad subjetiva para que el individuo pueda captar y retener elementos como ideas, sentimientos, pensamientos, imágenes, etc. Es la capacidad de retener información y transformarla en

contenidos mentales, haciendo que la memoria adquiere diferentes tipos (Mejía & Escobar, 2012).

Visual (Instantánea duración); Auditiva (Duración fugaz); Memoria remota (Capta la información y la almacena por el resto de la vida, para ser usada de acuerdo con su utilidad); Memoria de referencia (Conjuga la nueva información con la anteriormente almacenada); Memoria de trabajo (Se usa para movilizar las acciones diarias). La memoria de largo plazo tiene tres variables llamadas: episódica, semántica y comparativa (Mejía & Escobar, 2012).

El siguiente proceso es la emoción, el cual reúne todas las respuestas fisiológicas del organismo para adaptarse al ambiente. Estas cuentan con varias dimensiones: Estados afectivos-subjetivos (Permite sentir diversas emociones que alteran o no el funcionamiento mental); Expresivas (Corresponde a la manifestación física, entre ellas están los gestos faciales y corporales); Funcionales (La respuesta corporal a estímulos externos); Función adaptativa (La preparación del cuerpo para regular la emoción); Función social (Comunicar los sentimientos e influir en los de los demás) (Hernández, 2012).

El último proceso básico es la motivación. Este, corresponde a un conjunto de necesidades físicas y fisiológicas, que orientados por la escala de valores moral de la cultura en la cual está inmerso el sujeto, orientan la conducta del individuo a la consecución de ciertos objetivos en particular. Los estados motivacionales, son estados instintivos fisiológicos básicos de tipo regulatorio como: el hambre, la sed y la temperatura, o aspiraciones personales o sociales que impulsan al sujeto a involucrarse en la acción (Martinez et al., 2009).

#### **4.2.2. Procesos psicológicos superiores**

Los procesos mentales superiores, son las mismas funciones ejecutivas (FE) a las cuales se refiere el campo neurológico. Estas, son las encargadas de conferir al sujeto capacidades como: razonamiento abstracto, capacidad para tomar decisiones y crear conceptos, agilidad y rápido procesamiento mental, habilidad para la planificación, inhibición y control de impulsos, evaluación de riesgos, peligros y consecuencias, así como valoración de errores y flexibilidad cognitiva entre y para otros (Grau & Moreira, 2014).

Los procesos psicológicos superiores, se caracterizan porque en su desarrollo, intervienen diversos elementos como: instrumentos psicológicos, símbolos y medios comunes, de origen cultural (No biológico). Por lo anterior estos procesos superiores, no se dan de forma espontánea, sino que requieren de la intervención de terceros para su ocurrencia (Barbosa & Amaral, 2016).

El aprendizaje (Es el proceso de adquisición y codificación de la información recibida y que sirve en la adquisición de habilidades, destrezas, conocimientos, y valores que sirven para orientar la conducta); Capacidad de abstracción (Codifica y reduce la información innecesaria, para conservar los datos más relevantes); Pensamiento (Todo lo que el individuo adquiere, mediante la actividad intelectual); Lenguaje (Adquisición de un código simbólico estructurado, para adaptarse a las condiciones del contexto cultural en el cual está inmerso) (Rodríguez, 2006).

Las últimas funciones superiores, son la toma de decisiones (Es la capacidad para optar por la escogencia de una opción de respuesta de entre varias alternativas posibles); finalmente, se encuentra la imitación de actitudes (Es la adopción de posturas y conductas que puede asumir una persona para adaptarse al medio y que las extrae a partir de las conductas que ve en otros) (Rodríguez, 2006).

#### **4.2.3. Control atencional e Inatención de conductores**

- **Definición de inatención de conductores:** Se define como una condición de riesgo en la conducción que genera incidentes y accidentes viales. También, es definida como el acto de distracción que implica el detrimento que debe estar centrado en la labor de conducción. Esta es producida por factores internos (Fatiga, sueño, consumo de sustancias, o distracción) y/o externos (Visualización de carteles publicitarios, comer, fumar, hablar por celular, etc.) (Nucciarone et al., 2012)
- **Factores relacionados con la inatención :** Los errores concernientes a la inatención son aquellos errores no intencionales o equivocaciones no relacionadas con aspectos como carencia de conocimiento o falta de experiencia. Son resultantes de errores en la atención, producidos de forma automática, y que ven en contravía de las normas expedidas por las autoridades de tránsito y transporte. También pueden denominarse estos errores como fallas, lapsus o equivocaciones (Robalino & Musso, 2018).



Los errores pueden ocurrir por factores internos, es decir, la variedad de actitudes durante la conducción que dependen de componentes permanentes o temporales que se dan por consecuencia de rasgos psicológicos o de la condición física, así: A nivel psicológico: afectan la toma de decisiones y el comportamiento, como: la motivación, la experiencia, la personalidad y el estado de ánimo; A nivel físico, los factores más significativos, son: la vista, la adaptación a la luminosidad, la altura de los ojos, y la intervención de los demás sentidos como el tacto y el olfato (Robalino, et al, 2012).

Adicionalmente, se menciona la presencia de otros factores conocidos como psicomáticos, relacionados con condiciones físicas como: la fatiga, el sexo, y la edad. Otro grupo generador de conductas de inatención está vinculado a factores externos, los cuales incluyen: el tiempo, el uso del suelo, el tránsito, las características de la vía y el estado del pavimento. (Gómez, 2015).

Un segundo bloque de factores asociados a los errores cometidos por inatención, son los vinculados a causas externas. Entre ellos se encuentran: el tiempo, el uso del suelo, el tránsito, las características de la vía y el estado del pavimento. Otros externos son: el tiempo de reacción, donde se conjuga la dinámica entre percepción, decisión y acción y las condiciones de conducción dentro de sistemas viales inseguros, donde no hay garantías de movilización segura por los diferentes corredores viales (Ruesta, 2016).

- **Definición de control atencional:** Hace referencia a la capacidad humana, para elegir selectivamente a que se presta atención y que información es ignorada. Esta habilidad, es utilizada en labores cotidianas tales como: hablar, conducir, preparar alimentos y practicar multiplicidad de tareas, tales como: la lectura, la escritura, la pintura, etc. (García, 2006).

Este control atencional, involucra: la dirección de la conducta para obtener una meta específica, planificación de acciones, selección entre diversas estrategias de competencia, anticipación de consecuencias, seguimiento a la ejecución de tareas, anticipación de consecuencias, adquisición de control inhibitorio y resistencia (Prats et al., 2012).

- **Modelos del control atencional:** La atención es uno de los procesos psicológicos que favorece al desarrollo de otros procesos emocionales y cognitivos, que están presentes en el proceso evolutivo humano, desde edades tempranas. Uno de los primeros modelos explicativos de la atención, es el propuesto por Posner y Rothbart (Citado por Prats et al. (2012) proponen tres redes de atención concretas: a) Alerta, relacionada con la preparación para recibir estímulos esperados; b) Orientación, permite identificar estímulos importantes para la conducta; c) Control o ejecutiva, contribuye a la planeación de estrategias que le ayuden en nuevas metas o a dar respuestas novedosas.

El modelo de Koechlin, explica cómo se da la organización cerebral dentro del proceso de control atencional a través de la coordinación de diferentes subprocesos con cuatro niveles de acción: a) Sensorial, respuesta a los estímulos mediante acciones motores básicos; b)

Contextuales, son las respuestas emitidas por la acción dual de estímulo-respuesta; c) Episódico, es el control de las emociones, producto de la dinámica entre el estímulo y la respuesta; y d) Branching, integra memoria y atención para movilizar los gestos y expresiones (Ustároz et al., 2012).

El modelo de Broadbent (Citado por Ruiz, 1993), postuló que el control atencional aparece en las fases tempranas del procesamiento de la información. Inicia con la selección de problemas que le son habitualmente conocidos y bloquea la nueva información, impidiendo su reconocimiento inmediato y pasándola por un filtro de reconocimiento mental, en la cual intervienen otras estructuras cerebrales.

El modelo de Reason (1979) (Citado por Ruiz, 1993) asegura que los fallos producto del control atención, podían ser clasificados en cinco elementos: a) Fallos de discriminación, son errores de confusión de tipo espacial y funcional; b) Fallas de embalaje de programas, son confusiones presentes cuando se tiene atención dividida, eje: desenvolver un caramelo y en vez de arrojar la envoltura a la basura, se arroja el caramelo; c) Fallos de comprobación, errores de continuidad dentro de una secuencia lógica de pasos, por ejemplo, entrar a tomar una ducha, olvidando retirar la ropa.

Entre los mismos fallos nombrados por el modelo, se encuentra: d) Fallos de subrutinas, son omisiones, injerencias o realización de acciones en un orden incorrecto de las rutinas previamente adoptadas, por ejemplo: al salir de casa, recibir una llamada y olvidad a causa de ello las llaves; e) Fallas de almacenamiento: son errores al recordar de forma incorrecta

las experiencias precias. Eje: desplazarse al dormitorio y al llegar, no poder recordar la razón por la cual entró allí (Ruiz, 1993).

#### 4.2.4. Accidentalidad

- **Definición:** La accidentalidad es definida como la cualidad de accidental (RAE, 2019). Este término hace referencia a un hecho imprevisto, en el contexto estadístico, se usa para señalar la frecuencia de ocurrencia de algunos accidentes en condiciones específicas como lugares, condiciones y/o circunstancias (Norza, Useche, Moreno, Granados, & Romero, 2014).

Esta situación catastrófica, es de carácter no intencionado, producto de la casualidad, del siniestro, el infortunio o la desgracia, y son pocas las acciones anticipatorias que pueden ser tomadas para prevenirla (Alfaro, 2008). En el contexto del tránsito y transporte, la accidentalidad hace referencia a la afectación de actores vulnerables que hacen parte de la vía pública (Motociclistas, ciclistas y/o peatones) causando accidentes que derivan en lesiones, discapacidades e incluso la muerte (OMS, 2018).


- **Causas de la accidentalidad:** Son múltiples los factores que están involucrados en las causas de la accidentalidad, entre ellos: factores humanos, condiciones meteorológicas, condiciones ambientales, causas técnico-mecánicas, características geométricas del trazado en planta y en perfil, la iluminación, visibilidad, alto flujo vehicular, la superficie de rodadura, adherencia y tipologías especiales de la vía relacionadas con los límites de velocidad y la composición del tránsito (Márquez, 2010).

Según Morales, Alfaro, & Gálvez, (2010) entre los factores humanos, se encuentran las causas relacionadas con la conducción imprudencial, tales como: a) Manejo acelerado del

automotor, exponiendo a peligros a las personas que hacen parte de la vía pública; b) Conducción entre carriles o zigzagueando entre los demás vehículos; c) Adelantamiento en curvas o en carreteras que no cuentan con espacio de maniobrabilidad adecuado o adelantamiento inseguro; d) Inobservancia a las normas de seguridad viales, tales como: adelantamiento inseguro, no conservar la distancia de seguridad, conducir sin atender las recomendaciones de velocidad señaladas en vía, y/o bloquear el paso de otros vehículos.

Dentro del mismo grupo de factores humanos, un segundo bloque de causas, obedece a las conductas de distracción e inatención de los conductores, entre las cuales es posible detallar: a) Palabras, gestos y movimientos con los cuales los pasajeros llaman la atención del conductor, logrando que este pierda la concentración; b) Uso de dispositivos móviles mientras se está al frente del volante; c) Realización de actividades o tareas que dividen la atención, entre las cuales se encuentran labores de maquillaje o manipulación de artículos; d) Atención a situaciones que ocurren en la vía y desconcentración en el volante; e) Micro sueños; y f) Pensamientos y concentración en ideas no relacionadas con la función de manejo (Santander, 2016).

- **Variables asociadas a la accidentalidad:** El factor humano es uno de las principales causales de la accidentalidad. Variables como: el estrés, el consumo de alcohol o de sustancias psicoactivas, el sueño, la tensión producida por las condiciones de conducción

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	<p>Código: F-DO-0029</p> <p>Versión: 01</p> <p>Página 46 de 99</p>
---	---	--

propias y externas, la hostilidad para acatar las normas de tránsito y el sueño, detonan altas posibilidades de riesgo de accidentalidad (Ruiz & Herrera, 2016).

- Clasificación de los accidentes de tránsito de los motociclistas:** Según Gómez, (2015) los accidentes de tránsito en motocicleta, son clasificados por el Ministerio de Transporte según sus características de ocurrencia, entre las cuales son criterios: tipo de accidentes, causas y elementos involucrados, quedando catalogados como: a) Choque: colisión entre dos o más vehículos y/o un objeto fijo; b) Atropello: impacto a uno o varios peatones con motocicleta; c) Volcamiento: cambió de la posición habitual de un vehículo por perder el contacto con la malla vial, producto de colisión; d) Caída de ocupante: situación no derivada de choque o volcamiento, donde se da la caída del conductor o de uno o varios ocupantes; y e) Incendio: combustión de la motocicleta que no es ocasionada por ocurrencia de accidente o incidente.

#### 4.3 Marco ético legal

Para asegurar la transparencia en la realización de esta investigación, los psicólogos en formación deben seguir con el cumplimiento de la normatividad y las consideraciones éticas. A continuación, se describe las normas relacionadas con el desarrollo de la investigación en el ejercicio de la profesión psicológica:

La Ley 1090 del 2006, por medio de la cual, se reglamenta el ejercicio de la profesión de Psicología, se dicta el Código Deontológico y Bioético y otras disposiciones. Por tanto, la presente investigación, se regirá por los principios de: a) 3. Estándares morales y legales, por


ello, los estándares de conducta moral y ética de los psicólogos son similares a los de los demás ciudadanos, a excepción de aquello que pueda comprometer el desempeño de sus responsabilidades profesionales; b) Confidencialidad: respeto por la información obtenida y solo revelar la información en el momento que se obtenga la autorización de la persona o de su representante legal. Se veló por el bienestar del usuario, es decir, velando por la protección e integridad de las personas y de las instituciones.

En cuanto a la actividad profesional del psicólogo, esta ley regula que los estudiantes de la psicología deben actuar dentro de los límites de su competencia, actuando de forma autónoma, pero respetando siempre los principios y las normas de la ética profesional y con sólido fundamento en criterios de validez científica y utilidad social.

En referencia al uso del material psicométrico, según el artículo 45 de la ley 1090, el material psicotécnico es de uso exclusivo de los profesionales en psicología. Los estudiantes podrán aprender su manejo con el debido acompañamiento de docentes y la supervisión y vigilancia de la respectiva facultad o escuela de psicología. Adicionalmente, se tiene en consideración las disposiciones emitidas por la resolución número 8430 de 1993, por la cual se establecen las normas científicas, técnicas y administrativas para la investigación en salud. De acuerdo con esta regulación, las instituciones que vayan a realizar investigaciones en humanos deberán desarrollar sus indagaciones, siguiendo principios investigativos, tales como: prevalencia de la seguridad de los beneficiarios y expresar claramente los riesgos (mínimos), los cuales no deben, en ningún momento.

Contar con el consentimiento informado y por escrito del sujeto de investigación o su representante legal con las excepciones dispuestas en la presente resolución. Adicionalmente, el grupo de investigadores o el investigador principal identificaron el tipo o tipos de riesgo a que estarán expuestos los sujetos de investigación. Ver anexo B. Adicionalmente y en conformidad con la ley 1581 de 2012-Habeas Data, se toman como referentes las consideraciones de que todas las personas, tienen el derecho constitucional a la actualización y ratificación de sus datos personales, los cuales hayan sido recopilados por instituciones públicas o privadas. Por lo anterior, se garantizará que los participantes en el presente proceso investigativo contarán con el derecho a modificar o cambiar la información personal suministrada cuando lo deseen.



	<b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b>	Código: F-DO-0029 Versión: 01 Página 49 de 99
---	---	---

## 5. Metodología

La presente investigación se realizó desde el enfoque cuantitativo, tipo transversal y nivel descriptivo. Dicho enfoque exigió, la delimitación de un tema específico (Control atencional en motociclistas Envigadeños con accidentalidad) y el desarrollo de un modelo secuencial de investigación, que consto de: una revisión de teorías que orientaron las hipótesis de la investigación (Tamayo, 2018) una recolección de datos que orientaron el análisis de resultados basados en datos estadísticos (Briones, 2002);y finalmente el análisis de los resultados (Abero, Berardi, Capocasale, García, & Rojas, 2015). Este método cuantitativo requirió además de un trabajo secuencial y probatorio Hernández, Fernández & Baptista (2014) caracterizado por un orden riguroso y delimitado (Tamayo, 2018), donde se plantearon unas hipótesis y se estableció un plan que se conoce como diseño y que básicamente midió las variables de investigación planteadas (Arias, 2012).

### 5.1. Tipo de estudio

El tipo de enfoque seleccionado para la presente investigación es cuantitativo. Hernández, Fernández, y Baptista (2014) mencionan que la investigación cuantitativa consta de recoger y analizar datos sobre variables, para el desarrollo del análisis parte de técnicas como: análisis descriptivo, exploratorio. La presente investigación utiliza este enfoque debido a que sigue un procedimiento deductivo, secuencial y probatorio que analiza una realidad objetiva. Incluye el acotamiento de los planteamientos, mide un fenómeno

particular, utiliza estadísticas y prueba las hipótesis frente a la teoría. Adicionalmente, este modelo, presenta bondades tales como: generalización de resultados, control sobre fenómenos, precisión, réplica y predicción.

## **5.2. Nivel de estudio**

El nivel del presente estudio es descriptivo, permite específicamente la descripción de características de un conjunto de observaciones (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014). En el presente trabajo se utilizan los instrumentos que permiten describir el control atencional, indagando la incidencia de este fenómeno en la población. El procedimiento utilizado es puramente descriptivo porque establece la hipótesis y el investigador las comprueba.

## **5.3. Diseño de estudio**

El estudio transversal es una clase de investigación observacional que examina datos de variables seleccionadas en un periodo de tiempo específico que es medida una sola vez, sobre una población muestra o subconjunto predefinido (Tamayo, 2018). Este estudio tiene este tipo de investigación porque se enfocó en describir la variable de investigación y analizar su incidencia e interrelación en un momento específico, es decir, retrata la situación tal y como sucede en el momento.


## **5.4. Población**

La población del estudio estuvo conformada por todos los motociclistas del municipio de Envigado. De acuerdo con cifras entregadas por el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT (2020), el municipio de Envigado, cuenta con una totalidad de 444.218 motocicletas.

### **5.4.1. Muestra**

El muestreo realizado fue de tipo intencional seleccionado, utilizando la técnica en cadena o “bola de nieve”. Este método de selección, según Hernández, Fernández & Baptista (2014), permite elegir casos que son producto de pesquisas iniciales (Eje: recomendaciones de otros investigadores que indagaron en un tema igual o con similitud). La aplicación de los instrumentos, estuvo a cargo de dos investigadores, en dos lugares diferentes: una en el lugar de trabajo (fábrica de Zenú sede de Envigado) y la segunda en el lugar de vivienda de otra investigadora (unidad residencial Villa Ayura, Envigado), en totalidad la muestra fue compuesta por 39 personas.


Los criterios de inclusión utilizados en la presente investigación corresponde a personas que hayan tenido accidentes de motocicleta, que tuvieran experiencia en conducción de motocicleta al momento de la recolección de la información y que fueran habitantes del Municipio de Envigado. Como criterios de exclusión. Se contemplaron: personas analfabetas o con discapacidad cognitiva y personas involucradas en accidentes de tránsito pero no como conductores, sino como pasajeros o peatones.

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	<p>Código: F-DO-0029</p> <p>Versión: 01</p> <p>Página 52 de 99</p>
---	---	--

## **5.5. Técnicas de recolección de información**

### **5.1. Operacionalización de variables**

Hernández, Fernández & Baptista (2014), definen la variable como la propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible a observarse o medirse. Las variables adquieren valor para la investigación científica cuando llegan a relacionarse con otras variables, es decir, si forman parte de una hipótesis o una teoría. En este caso, se les suele denominar constructos o construcciones hipotéticas. Dado lo anterior, se hace una descripción de las variables implicadas en el presente proyecto, adjudicando un valor cuantitativo a cada descripción obtenida para que los investigadores puedan hacer comparaciones y llegar a conclusiones estadísticas (Ver tabla 1).

 <p><b>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</b> Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	Código: F-DO-0029
		Versión: 01
		Página 53 de 99

**Tabla 1.** Operacionalización de variables independientes


Variable	Definición	Tipo	Indicador
Sexo	Género de los sujetos participantes de la investigación.	Cualitativo	Femenino Masculino
Edad	Tiempo en años que ha vivido el participante desde su nacimiento.	Cualitativa	20-29 30-38 39-68
Estado civil	Condición de una persona según el registro civil en función de si tiene o no pareja y su situación legal respecto a esto.	Cualitativo	Soltero (a) Casado (a) Unión libre
Escolaridad (nivel de estudio)	Nivel de estudio de los participantes que permite evidenciar su grado de escolaridad y educación	Cualitativo	Secundaria Secundaria incompleta Técnica Tecnología Pregrado Especialización
Ocupación	El cargo u ocupación es el conjunto de tareas laborales determinadas por el desarrollo de la persona; comprende la función laboral del trabajador y los límites de su competencia	Cualitativo	Ama de casa Empleado Desempleado Estudiante Independiente
Experiencia conduciendo motocicleta	Conducción es la acción y efecto de conducir. La conducción de una motocicleta, por otra parte, refiere a la acción de hacerlo funcionar de manera controlada.	Cualitativo	De 1 año a 2 años De 3 años a 5 años Más de 5 años
Uso de la motocicleta	Se refiere a la destinación o actividades que realizan con la motocicleta por parte de los participantes.	Cualitativo	Como medio de transporte Otros

Nota: elaboración propia.

**Tabla 2.** Operacionalización de variables dependientes.

Variable	Definición	Indicador	Vacilaciones
<b>Control atencional</b> (Cualitativa)	Explora la atención-concentración, mediante respuestas de contrarios, verbales y no verbales, teniendo que inhibir otras respuestas más fáciles y automatizadas, el sujeto debe seleccionar respuestas que entran en conflicto con las habituales. También, se explora la asociación de respuestas, o de su omisión, a sonidos difíciles de discriminar entre sí. Se explora, la atención sostenida en el seguimiento de palabras que no contienen un determinado sonido vocálico. Puede decirse que esos ítems ponen a prueba el estado momentáneo de la capacidad de atención selectiva y sostenida del paciente explorado. (Bausela, 2007).	En casos de errar y no responder correctamente a las instrucciones del encuestador, para las preguntas 17 a 22. Se asignan puntuaciones que van de cero a 22 incluyendo decimales.	<p><b>Puntuaciones directas:</b> Si el ítem no se expresa otra cosa, se puntúa siempre con 2. Cada fallo en el ítem resta 1 punto.</p> <p><b>Puntuaciones invertidas:</b> Si el sujeto contesta correctamente se puntúan 2 puntos los ítems 1 y 2. Si no obtiene 2 puntos en el ítem 3, se aplican 1 y el 2.</p> <p><b>Vacilaciones:</b> Solo se otorgan cuando la respuesta es correcta. Existen de tres tipos: De impresión (I) dudas, titubeos, imprecisiones o correcciones válidas dentro del tiempo asignado. De atención (A): cuando se debe repetir la instrucción, excepto en los problemas aritméticos. De tiempo (T): cualquier contestación correcta fuera de tiempo (Máximo 10 segundos si en el ítem no se especifica otro tiempo).</p> <p>El número de puntos conseguidos en los ítems (Total de vacilación en el subtest/4).</p>

Nota: fuente (Bausela, 2007).

	<b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b>	Código: F-DO-0029 Versión: 01 Página 55 de 99
---	---	---

## 5.2. Instrumentos

### 5.6.1 Encuesta sociodemográfica

Se aplicó una encuesta de datos sociodemográficos, que recoge información de sexo, edad, estado civil, escolaridad, experiencia conduciendo motocicleta y uso que se le da a la motocicleta (Ver apéndice A).

### 5.6.2 Subescala de Control atencional de la Batería de evaluación neuropsicológica de adultos – Luria-DNA.

La batería Luria DNA es una batería que aúna la perspectiva cualitativa y cuantitativa (compuesta por 8 subtest - dos por cada área explorada) y la prueba de atención (Manga y Ramos, 2000; Osmon, 1989). El test se aplica con la lectura de unos enunciados que contienen diversas instrucciones para los entrevistados, a los cuales, las personas deben responder ejecutando la acción solicitada por el entrevistador. En caso de acertar, se otorga un punto, en caso de errar, se asigna una puntuación de cero.

Las características de esta batería son según los propios autores: a) Es una batería sensible y aporta resultados interpretables. Es sensible ya que permite detectar los diferentes cambios en las funciones cognitivas que se corresponden con zonas corticales diferenciadas, en uno u otro hemisferio. b) En esta situación, el patrón neuropsicológico de ejecución, conocido como perfil neuropsicológico, permite la comparación del rendimiento de un individuo con el de un grupo normativo, o el rendimiento de dos grupos entre sí

(Bausela, 2007). De acuerdo con la investigación de Herreras (2007), la dimensión de Control Atencional, cuenta con una validez y confiabilidad de 0.953

Para el Control Atencional, se introducen los ítems 17-21. Cinco ítems para probar el funcionamiento, o Control atencional capacidad de control atencional, entre la exploración de las áreas viso espaciales y de lenguaje. Para aplicar la prueba, se emplea un cronómetro que permite llevar el registro del tiempo que el evaluado tarda en responder, es importante, ya que es un criterio para la valoración o bonificación de puntos en gran número de ítems.

La aplicación inicia en el ítem 18, si el sujeto contesta correctamente se puntúan con 2 puntos y los ítems 1 y 2. Si no obtiene 2 puntos en el ítem 3, se aplican el 1 y el 2. Si en el ítem no se expresa otra cosa, se puntúa siempre con 2 puntos. Cada fallo en el ítem resta 1 punto. En el margen derecho del cuaderno del examinador, existen dos columnas para anotar las puntuaciones. La primera es para la puntuación obtenida en los ítems (Punt.), la otra para anotar el tipo y número de vacilaciones observadas (Vacil.). Las vacilaciones solo se anotan cuando la respuesta es correcta. Hay de tres tipos: De impresión (I); De atención (A); De tiempo (T).

La puntuación total del subtest que aparece en la hoja de puntuaciones resulta del total de puntos en los ítems menos la penalización por vacilaciones (Cada vacilación resta  $\frac{1}{4}$  de punto). La puntuación directa de un subtest se obtiene así: N° de puntos conseguidos en los ítems – (total de Vacil. En el subtest /4). En cuanto a las correcciones, cuanto el sujeto, dentro de los límites de tiempo, corrige una respuesta incorrecta y da la contestación



adecuada, se valorará su respuesta como correcta, pero no se anotará vacilación I. Por el contrario, corrige espontáneamente una respuesta buena por una mala, tal respuesta hace perder los puntos asignados a ese (Bausela, 2007).


### 5.6. Análisis de los resultados

Se realizó la prueba de distribución para la variable cuantitativa de control atencional, la cual indicó que muestra una distribución no normal (Ver tabla 3).

**Tabla 3.** Prueba de normalidad para la variable de control atencional.

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Puntuación. T	0,131	39	0,089	0,901	39	0,002

Se utilizó la prueba no paramétrica U de Mann Whitney para la comparación por grupos, en caso de dos grupos, y H de Kruskal-Wallis en caso de más de grupos. La significancia estadística se estableció con un valor  $p < 0.05$ . Se utilizó la prueba de Chi-cuadrado para las variables cualitativas. Para el análisis del presente trabajo se empleó el Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) en su versión 21.0.

 <p><b>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</b> Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	Código: F-DO-0029
		Versión: 01
		Página 58 de 99

## 6. Resultados

### **Caracterización de los aspectos sociodemográficos de los motociclistas del municipio de Envigado con accidentalidad, evaluados durante el primer semestre del año 2020.**

En primer lugar, el grupo estuvo conformado por 39 conductores divididos en ambos sexos, de los cuales, el 71,8% de la muestra fueron varones y el 28,2% de mujeres. El total de participantes fue de 39 personas. Por otra parte, la variable edad estuvo conformada por adultos ubicados entre los 20 a 68 años. La mayoría, representada por un (41 %), correspondió a personas entre los 20 a 29 años, el (30.8%), y personas entre los 30 a 38 años y el (28.2%) estuvo conformada por personas entre los 39 hasta los 68 años (28., 2%).

Los participantes de la muestra corresponden a un 46.6% en solteros/as (18), un 30.8% de personas que conviven en unión libre (12) y un 23.10% de personas casadas (9) (Ver tabla 6). Respecto a la variable: ocupación, se evidencia que el 82.1% de los participantes laboran, mientras que el 17.9 % restante no. Los resultados indican que la mayoría de la población encuestada acredita un nivel de educación técnico o tecnológico (41%). El segundo lugar, correspondió al 33.3% de los participantes, los cuales cuentan con un nivel de estudios de secundaria completa, seguido por los participantes que refieren poseer

pregrado con un 15.4% de pregrado. De la totalidad de la muestra, sólo 4 participantes indicaron tener nivel de escolaridad de secundaria incompleta (10,3%).

De acuerdo con los intereses de la presente investigación, los participantes debían cumplir con el criterio de inclusión de experiencia conduciendo motocicleta. La frecuencia, indicó que el 71.8% de los participantes, refirió, tener más de cinco años de experiencia, mientras que 17.9%, relató, contar con una experiencia de 3 a 5 años y el 10,3% restante, describió tener de 1 a 2 años de experiencia.

La última variable sociodemográfica medida, indicó que la mayoría de la población utiliza la motocicleta como medio de transporte (92.3%). En segundo lugar, los datos muestran que el 7,7% de la población encuestada lo utiliza con otros fines que no fueron detallados en la encuesta.

**Tabla 4. Variables sociodemográficas del estudio**

<b>Variable</b>		<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Sexo	Mujer	11	28.2
	Hombre	28	71.8
Edad	20-29 años	16	41.0
	30-38 años	12	30.8
	39-68 años	11	28.2
Estado civil	Soltero(a)	18	46.2
	Casado(a)	9	23.1
	Unión libre	12	30.8
Ocupación	No labora	7	17.9
	Labora	32	82.1
Escolaridad	Secundaria completa	13	33.3
	Secundaria incompleta	4	10.3
	Técnica/tecnología	16	41.0
	Pregrado	6	15.4

Experiencia conduciendo motocicleta	De 1 a 2 años	4	10.3
	De 3 a 5 años	7	17.9
	Mas de 5 años	28	71.8
Uso de la motocicleta	Medio de transporte	36	92.3
	Otro	3	7.7
Total		39	100

**El nivel de control atencional en una muestra de motociclistas Envigadeños con accidentalidad, evaluados en 2020.**

La media de control atencional obtenida en la totalidad de la muestra del estudio se ubicó en el nivel medio bajo (Ver tabla 5).

**Tabla 5.** Control atencional en la muestra de estudio

Variable	Mínimo	Máximo	M(Dt)
Puntuación. T	0	60	36(20,5)

Fuente: *elaboración propia.*

Del total de la muestra del estudio 19 personas se ubicaron en el nivel bajo de control atencional y 20 en el nivel medio de control atencional.

**Tabla 6.** Niveles de control atencional en la muestra total

	Frecuencia	Porcentaje
Válido	Bajo	19
	Medio	20
	Total	39
		48,7
		51,3
		100,0


Fuente: *elaboración propia.*

**En cuanto a niveles de control atencional según diferentes variables sociodemográficas (Tabla N 7):**

En la variable de control atencional con respecto al género, el 31.6% de las mujeres, se ubicó en control atencional bajo, mientras que, en los hombres, el 75% del total de la muestra, se ubicó en un nivel atencional medio.

Con relación a los resultados de control atencional, según la edad, los jóvenes entre los 20 y 29 años se ubicaron en el control atencional medio con un 50%. Estuvieron seguidos de las personas entre los 30 y 38 años quienes mostraron un control atencional medio del 40%. Por último, estuvieron las personas desde los 39 a los 68 años, quienes alcanzaron un control atencional bajo, representado por el 47.4%.

El control atencional de acuerdo al estado civil mostró los siguientes resultados: Los solteros, se ubicaron en un nivel atencional bajo-medio, donde obtuvieron el 92.1%. En segundo lugar, se ubicaron las personas que conviven en Unión Libre, con un 35% de nivel

 <p><b>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</b> Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	<p>Código: F-DO-0029</p> <p>Versión: 01</p> <p>Página 62 de 99</p>
---	--	--

medio de control atencional. En tercer lugar, se posicionaron las personas casadas, quienes alcanzaron un 31.6% de control atencional.

Al examinar la relación entre control atencional y ocupación laboral, los resultados obtenidos, demostraron que las personas que laboran obtuvieron un nivel atencional medio, representado por el 85%, mientras que las personas que no laboran obtuvieron un nivel atencional bajo, correspondiente al 21.10%.

Al analizar el control atencional, de acuerdo con el nivel de escolaridad de la muestra, los resultados demostraron que:

- Las personas con el nivel bajo de control atencional fueron aquellas que refirieron tener un nivel de formación técnico/tecnólogo con un 42.1%.
- La mayoría de las personas con secundaria completa, se ubicaron en un nivel atencional bajo, representado por el 31.6%.
- Técnicos/tecnólogos, también demostraron el mayor porcentaje de nivel atencional en el nivel medio, este estuvo representado por el 40%

Al comparar los resultados de control atencional con respecto a la experiencia de la persona conduciendo motocicleta, los resultados indican que las personas con una experiencia igual o superior a los 5 años obtuvieron un nivel medio, representado por el 75%,

al mismo tiempo, estas personas, se posicionaron en el nivel más bajo de control atencional, con el 68.4%.

La medida de control atencional con referencia al uso de la motocicleta demostró que el 92.3% de las personas que la utilizan como medio de transporte, se ubicó en un nivel bajo-medio, mientras que las personas que la utilizan con otros fines obtuvieron un nivel medio con el 5.1%

**Tabla 7.** Niveles de control atencional según variables sociodemográficas


			<b>Control atencional</b>		
			<b>Bajo</b>	<b>Medio</b>	<b>Total</b>
<b>Sexo</b>	Mujer	Recuento	6	5	11
		% dentro de Control atencional	31,6%	25,0%	28,2%
		% del total	15,4%	12,8%	28,2%
	Hombre	Recuento	13	15	28
		% dentro de Control atencional	68,4%	75,0%	71,8%
		% del total	33,3%	38,5%	71,8%
<b>Edad</b>	20-29 años	Recuento	6	10	16
		% dentro de Control atencional	31,6%	50,0%	41,0%
		% del total	15,4%	25,6%	41,0%
	30-38 años	Recuento	4	8	12
		% dentro de Control atencional	21,1%	40,0%	30,8%
		% del total	10,3%	20,5%	30,8%
	39-68 años	Recuento	9	2	11
		% dentro de Control atencional	47,4%	10,9%	28,2%
		% del total	23,1%	5,1%	28,2%
<b>Estado civil</b>	Soltero(a)	Recuento	8	10	18

		% dentro de Control atencional	42,1%	50,0%	46,2%
		% del total	20,5%	25,6%	46,2%
		Recuento	6	3	9
	Casado(a)	% dentro de Control atencional	31,6%	15,0%	23,1%
		% del total	15,4%	7,7%	23,1%
		Recuento	5	7	12
	Unión libre	% dentro de Control atencional	26,3%	35,0%	30,8%
		% del total	12,8%	17,9%	30,8%
		Recuento	4	3	7
	No labora	% dentro de Control atencional	21,1%	15,0%	17,9%
		% del total	10,3%	7,7%	17,9%
		Recuento	15	17	32
<b>Ocupación</b>	Labora	% dentro de Control atencional	78,9%	85%	82,1%
		% del total	38,5%	43,6%	82,1%
		Recuento	6	7	13
	Secundaria completa	% dentro de Control atencional	31,6%	35%	33,3%
		% del total	15,4%	17,9%	33,3%
		Recuento	2	2	4
	Secundaria incompleta	% dentro de Control atencional	10,5%	10%	10,3%
		% del total	5,1%	5,1%	10,3%
		Recuento	8	8	16
<b>Escolaridad</b>	Técnica /tecnología	% dentro de Control atencional	42,1%	40%	41%
		% del total	20,5%	20,5%	41%
		Recuento	3	3	6
	Pregrado	% dentro de Control atencional	15,8%	15%	15,45
		% del total	7,7%	7,7%	15,45
		Recuento	2	2	4
	De 1 a 2 años	% dentro de Control atencional	10,5%	10%	10,3%
		% del total	5,1%	5,1%	10,3%
		Recuento	4	3	7
<b>Experiencia conduciendo motocicleta</b>	De 3 a 5 años	% dentro de Control atencional	21,1%	15%	17,9%



		% del total	10,3%	7,7%	17,9%
		Recuento	13	15	28
	Mas de 5 años	% dentro de Control atencional	68,4%	75%	71,8%
		% del total	33,3%	38,5%	71,8%
		Recuento	18	18	36
	Medio de transporte	% dentro de Control atencional	94,7%	90%	92,3%
<b>Uso de la motocicleta</b>		% del total	46,2%	46,2%	92,3%
		Recuento	1	2	3
	Otro	% dentro de Control atencional	5,3%	10%	7,7%
		% del total	2,6%	5,1%	7,7%

Fuente: *elaboración propia.*

 <p><b>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</b> Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	<p>Código: F-DO-0029</p> <p>Versión: 01</p> <p>Página 66 de 99</p>
---	--	--

## Discusión

La presente investigación, se concentró en establecer el nivel de control atencional y su relación con las variables sociodemográficas en una muestra de motociclistas Envigadeños con accidentalidad, evaluados en 2020. Para lograrlo, se administró la subescala de Control atencional de la Batería de evaluación neuropsicológica de adultos – Luria-DNA. a la población de motociclistas y un cuestionario de variables sociodemográficas de elaboración propia. Los corolarios de las correlaciones con las variables criterio, respaldan la tesis de que los errores atencionales durante la conducción se encuentran relacionados con factores más generales de funcionamiento atencional y no tanto con las variables sociodemográficas. Concretamente, los conductores con propensión a incurrir en fallas atencionales en las actividades de la vida cotidiana, tal como son evaluadas por la subescala Luria-DNA, tienen mayor tendencia a incurrir en errores atencionales en el tránsito. Por ello, son varios elementos en los que se concentra la presente discusión:

### **Caracterización sociodemográfica de la muestra**


Estos datos, se encuentran en la misma línea de los hallazgos obtenidos en la investigación de Nucciarone, et al, (2012) donde la caracterización de la muestra evidenció que al momento de la realización del estudio, la mayoría de los conductores participantes fueron hombres entre los 19 y 52 años, con una edad promedio de 29 años y con un nivel de

estudios superior al de secundaria. Esta concordancia entre los resultados, evidencia que la gran mayoría de conductores de moto, son adultos con un nivel educacional más alto que el de secundaria y por tanto a nivel cognitivo, cuentan con la dotación psicológica necesaria para ejecutar la labor de conducción.

Cuando la presente investigación, indagó respecto a la experiencia conduciendo motocicleta, se evidenció que la mayor proporción de los participantes, contaba con más de cinco años de experiencia en conducción de moto y que el 92.3% la utilizaba con fines de trabajo. De acuerdo con la revisión documental realizada por Montes, Ledesma, y Poo, (2014) es recurrente que en las investigaciones referentes a la distracción del conductor y la inatención que generan accidentes de motocicleta, evidencien como factor común que los involucrados en los accidentes, utilizan en su mayoría este vehículo como medio de transporte y que además cuentan con una experiencia de conducción, superior a los treinta y seis meses.

### **Control atencional**

Las resultantes de la medición del control atencional de la muestra de estudio, demuestran que la totalidad de la muestra está en un promedio medio bajo. La mitad de los encuestados, se ubicó un nivel bajo y la mitad restante, se situó en un nivel medio. Estos resultados, indican que los participantes de la muestra del estudio tienen una capacidad

	<b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b>	Código: F-DO-0029 Versión: 01 Página 68 de 99
---	---	---

deficiente para elegir de forma apropiada entre los elementos a los cuales prestarles atención y los que ignoran mientras conducen motocicleta.

Estos resultados, se encuentran en la misma línea de los hallazgos de la investigación realizada por Livia, Ortiz, & Rodríguez (2015), para estos investigadores, el nivel de atención de los motociclistas es muy bajo mientras están conduciendo. Para estos investigadores, las causas de su inatención son múltiples, sin embargo, la principal de dichas causas, mencionada por los mismos conductores es la experiencia. Estos refieren que el hecho de llevar varios años conduciendo una moto, los convierte en personas más confiadas de sí mismos y por ende, menos aprensivos a los estímulos del entorno y menos a su responsabilidad en la vía. Medicina Legal (2016), las conductas de confianza producto de la experiencia, incluyen: inobservancia de las normas de tránsito, ocurrencia de maniobras peligrosas, avistamiento de elementos diferentes a los actores de la vida e incluso atención a aparatos tecnológicos como reproductores de música o smartphones.

En el ámbito local, los investigadores Restrepo & Angulo (2016), concluyeron que un análisis a la siniestralidad ocurrida durante los años 2014 y 2018 en Medellín, demostró que entre los principales factores asociados a la siniestralidad en moto, se encontraba la falta de atención. Para el 86% de los participantes en esta investigación, los comportamientos inadecuados producidos por falta de atención, eran la razón por la cual ocurrían la mayoría de sus accidentes. Entre las referencias indicadas, los motociclistas señalaron que unos de los

ingredientes que contribuyeron con sus accidentes, fueron la omisión y falta de atención durante la conducción para concentrarse en ver situaciones que ocurrían por fuera de la vía, dar respuesta a llamadas telefónicas, discutir con otros conductores, visualizar otros accidentes o acomodar partes de su vestuario u equipaje. Por tanto la atención durante la conducción, se ubicó en estímulos diferentes a la concentración durante la conducción.

Esta concordancia, estaría en línea con lo expuesto por Alfaro (2008) para quien los problemas de atención y distracción que generan los problemas de seguridad vial e impactan negativamente la prestación de servicios sanitarios, no están asociados a la presencia en la vía de conductores novatos, pues estos, debido a su falta de experticia, se mantienen en un estado de permanente alerta y atención a las señales de tránsito y otros factores externos que puedan amenazar su integridad durante la labor de conducción. A su vez, este autor puntualiza en que la mayoría de los accidentes, son protagonizados por conductores expertos, que debido a su conocimiento, incurren en comportamientos costumbristas y rutinarios que les impide prestar atención a los estímulos, llevándolos a comportarse confiados y dejando de lado la conducta aprensiva que garantiza el estar en un estado.

En comparación que los resultados de la presente investigación, se puede decir que ambos hallazgos se encuentran en la misma línea. La falta de atención en los motociclistas durante la conducción, influye severamente para la ocurrencia de accidentes en la vía. Fue evidente que la experiencia si marcó un elemento diferenciador, pero en algunos casos y

de acuerdo a las menciones de los encuestados, esta condición los hacía menos aprensivos y más confiados en sus propias conductas y en las de los demás conductores.

### **Control atencional según las variables sociodemográficas**


Al comparar el control atencional con referencia al género, la mayoría de hombres y mujeres, se ubicaron en un nivel atencional medio de (75,0 %) y (68,4%) respectivamente. La mayoría de las personas (50%), entre los 20-29 años, tuvieron un nivel atencional medio, al igual que los conductores entre los 30 y 38 años (40,0%), mientras que la mayoría de las personas mayores de 39 años, obtuvieron un nivel atencional bajo (23,1%). Estas comparaciones sociodemográficas, tuvieron gran similitud con la indagación de Nucciarone et al. (2012), para quienes la inatención de los motociclistas es un problema que obedece a ciertos patrones sociodemográficos. Así, estos investigadores aseveran que existe cierta propensión en las mujeres para tener mayores problemas de atención mientras conducen, pues son más sensibles a perder la atención ante estímulos externos, incluso si estos son de baja intensidad por tener mayores rasgos de personalidad consistentes con la atención dividida.

Así mismo, los resultados de la presente investigación, se encuentran en concordancia con lo expuesto por Jaramillo y Pareja (2017) quienes en su estudio para encontrar los principales factores involucrados en la conducción de motocicleta, encontraron que los hombres poseen mayor experiencia que las mujeres conduciendo motocicleta, y que

son las mujeres, quienes tienen una mayor accidentalidad. En este estudio se llegó a la conclusión de que por parte de los agentes de tránsito adscritos a la Secretaría de Movilidad de Medellín, existe la creencia de que las mujeres son más proclives a verse involucradas en accidentes, sin embargo, las cifras no respaldaron esta percepción y concluyeron que es mayor el número de hombres que cuentan con experiencia en moto que las mujeres y que el sexo no es una variable que de alguna forma muestre una mayor frecuencia o inclinación hacia alguno de los dos sexos.

Estos resultados, están en la misma línea de los hallazgos de la investigación de Velásquez et al. (2015), quienes en su estudio de caracterización de los conductores que conducían motocicleta, mientras consumían alcohol, detectaron que en la ciudad de Medellín, uno de cada cuatro conductores de motocicleta es hombre y que el 68% de aquellos conductores, podían acreditar una experiencia de conducción superior a los cuatro años y que justamente esa era la razón por la cual se sentían más confiados para alternar la conducción con el consumo de bebidas alcohólicas.

También, estos investigadores afirmaron que las personas a mayor edad, menor es su capacidad de tener control atencional. Esto puede explicarse debido a que las capacidades, habilidades y actitudes, cambian en concordancia con la experiencia de los sujetos, los conductores se familiarizan con la ocurrencia de situaciones de violencia o de inseguridad que desvían su atención de la labor propia de la conducción y los hace temerosos de su

	<b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b>	Código: F-DO-0029 Versión: 01 Página 72 de 99
---	---	---

seguridad e integridad física en otros factores, diferentes a las consecuencias de la accidentalidad que se puede presentar ante situaciones vinculadas a tránsito y transporte (Nucciarone et al., 2012).

En referencia a la relación entre experiencia conduciendo y edad, los resultados evidenciaron que no hay diferencias entre los diferentes segmentos de edad, sin embargo, la mayoría de los participantes del estudio, se ubicaron entre los 39 y 68 años y que ese mismo segmento poblacional, contaba con más de cinco años de experiencia conduciendo. Estos resultados contradicen lo expresado por la investigación de Suárez, et al (2019) para quienes la evidencia de su investigación, demostró que existe una relación entre el control atencional, la edad y la experiencia en la conducción de motocicleta.

De acuerdo con Caro & Henao (2016), la motocicleta se ha convertido en un instrumento que ha revolucionado los sistemas de transporte, haciendo más práctico el acceso de otros usuarios a estos sistemas, disminuyendo los costos de movilización social y mejorando la calidad de vida de las personas, al permitir la disminución de los tiempos de traslado de las personas a sus actividades habituales. Estos investigadores, aseguraron que la experiencia de las personas conduciendo moto, es directamente proporcional a su edad y por tanto, es común que en temas de seguridad vial, las personas menores, tengan una experiencia inferior a la que pueden acreditar aquellos manores de 30 años.



En la misma línea, la investigación de Martin & Pardo (2019), hace referencia al perfil de los motociclistas de las ciudades de Bogotá, Medellín, Cúcuta y Bucaramanga. En estas urbes, el parque de motocicletas registradas ante el RUNT, incrementa un promedio del 12% anualmente. Por ello, los investigadores, se dieron a la tarea de establecer el perfil de los motociclistas, las conclusiones, evidenciaron que más del 64% de los conductores de cada ciudad, acreditaban edades inferiores a los 25 años y experiencia de conducción inferior a los 3 años. Por tanto, concluyeron que la falta de experiencias, sumada a la juventud de los conductores, se constituía en una de las principales causas de accidentalidad en las vías. Entre los errores, más frecuentes referidos por los conductores, se mencionó que la falta de atención, era un factor que intervenía de manera muy frecuentemente en la ocurrencia de accidentes viales.

Los resultados de la prueba de control atencional de las personas que conducen de acuerdo a la ocupación, demostró que la mitad de las personas que laboran se ubicaron en un nivel bajo, mientras que la otra mitad restante, se localizó en un nivel medio. Estos resultados indican que el nivel de control atencional de las personas que conducen es bajo-medio, es decir, se recibe una valoración deficiente. Estos resultados, se encuentran en sintonía con un estudio realizado en la ciudad de Medellín que tuvo por objetivo, levantar un perfil de las personas que utilizaban su motocicleta con fines laborales. De acuerdo con Ríos & Salazar (2014) la mayoría de las personas de Medellín y su área metropolitana que utilizan motocicleta con fines laborales, son mensajeros o domiciliarios a quienes en su mayoría, las

empresas dotan de capacitación y elementos de protección personal para disminuir la ocurrencia de accidentes durante su jornada laboral. Sin embargo, estas personas tienen una capacidad de atención muy baja, pues son ellos quienes encabezan las listas de las personas que reportan mayor accidentalidad. Las causas de accidentes se vinculan con la desconcentración a causa de la búsqueda de nomenclaturas o la celeridad que dan a su trabajo con la intención de concluir en el menor tiempo posible su jornada o sus encomiendas.

Para estos autores, aunque no existe explicación lógica de este fenómeno, la bibliografía científica revisada durante su investigación, ratifica que las personas con problemas en el tema de control atencional, son aquellas que se ubican en edades superiores a los 30 años y que estas personas, empiezan la conducción de motocicleta a tempranas edades, durante la década de los veinte. Por otra parte, su investigación concluyó que las personas de edad superior a los treinta y dos años, reportaron mayor accidentalidad porque su tendencia era a distraerse más fácilmente con estímulos externos (Suárez, et al, 2019).

La relación evaluada entre el tiempo de experiencia en conducción con el estado civil. Según esta investigación, la mayoría de los participantes refirieron estar casados y tener una experiencia en conducción de motocicleta, superior a los cinco años. Estos resultados, son coherentes y están en íntima relación con los hallazgos del Séptimo Estudio de las Características Sociodemográficas de los Usuarios de Motos en Colombia (Comité de ensambladoras de motos Japonesas, 2012). Para este Comité, la mayoría de los Colombianos

que tienen moto, tienen una estructura familiar conformada por pareja y al menos un hijo, donde la motocicleta cumple una función primordial en las necesidades de transporte del núcleo familiar.

En consonancia con Jaramillo & Pareja (2018), los accidentes en moto en la ciudad de Medellín, representan el 60% del total de los accidentes viales de la ciudad. Al indagar sobre los factores que influyen en la ocurrencia de este fenómeno, los resultados demostraron que el 73% de las personas que se ven involucradas en los accidentes son personas con experiencias de conducción, superiores a los 5 años y que el mayor porcentaje de ellos, representado por un 63.45% de los participantes, ya tenían una situación sentimental definida y que en la mayoría de los casos, sus accidentes ocurrían en compañía de sus parejas. Lo más relevante de esta encuesta, fue el hecho de que la severidad de las lesiones de los parrilleros, era más alta que la de los conductores.

También, fue posible establecer en el estudio del Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas (2012), que la accidentalidad no es un fenómeno que pueda tener relación con el estado civil del usuario de moto, pues la accidentalidad está mayormente vinculada con factores internos, tales como: el estado físico, la condición mental, el descanso, la experiencia conduciendo y las habilidades conductuales-cognitivas del conductor. Al evaluar el tiempo de experiencia en la conducción con respecto a la variable estatus laboral, los resultados evidenciaron que no existían diferencias significativas entre ambas variables. Sin

embargo, en la investigación de Livia, Ortiz, y Rodríguez, (2015) afirmó que cuando los conductores usuarios de la motocicleta laboran, tienen un nivel de atención más alto y gran concentración en su actividad de manejo. Los usuarios que utilizan la motocicleta con fines recreativos, deportivos o de ocio, tienen un componente de osadía que los hace arriesgarse más y distraerse en otras actividades, al tiempo en que disfrutan de la moto.


Así mismo, la investigación de Ruiz y Herrera, (2016), revela que los mayores índices de accidentalidad en Colombia, son cometidas por personas jóvenes que no laboran y que las motocicletas son suministradas por sus padres o familiares cercanos para facilitarles su movilización. Esta investigación, también enfatiza en que serían las personas con menor responsabilidad en el ámbito laboral o familiar, las que tienen menor atención y cuidado, durante las actividades de conducción.

Seguidamente, el presente trabajo, indagó acerca de la experiencia en la conducción de la motocicleta y su relación con la escolaridad. Esta relación, tampoco tuvo diferencias significativas y encuentra eco en la investigación llevada a cabo por Robalino y Musso (2018) para quienes la propensión a cometer errores durante la conducción por pérdida del control atención, no se encuentra vinculada con las variables sociodemográficas. Sin embargo, se afirma que la escolaridad es un elemento clave en los programas de intervención para la educación vial. Para estos investigadores, es vital que los conductores estén en capacidad de acreditar el más alto nivel de formación académica, pues ello garantiza que el usuario de

moto, tenga mayores habilidades y conciencia respecto a la integridad propia y a la de terceras personas, grantizando mayor atención a la hora de realizar la labor de conducción.

En consonancia con Jaramillo & Pareja (2018), los accidentes en moto en la ciudad de Medellín, representan el 60% del total de los accidentes viales de la ciudad. Al indagar sobre los factores que influyen en la ocurrencia de este fenómeno, los resultados demostraron que el 73% de las personas que se ven involucradas en los accidentes son personas con experiencias de conducción, superiores a los 5 años y que el mayor porcentaje de ellos, representado por un 63.45% de los participantes, ya tenían una situación sentimental definida y que en la mayoría de los casos, sus accidentes ocurrían en compañía de sus parejas. Lo más relevante de esta encuesta, fue el hecho de que la severidad de las lesiones de los parrilleros, era más alta que la de los conductores.

Por último, en esta discusión, se puede deducir que la carencia de estudios previos sobre tendencia a incurrir en errores vinculados con la inatención durante la conducción, aunado a que fueron realizados en ciudades poblaciones con muestras reducidas, dificultó la comparación de otras investigaciones con el presente trabajo. Así mismo, los resultados del análisis del presente trabajo deben considerarse como descriptivos, dado que se tomó una muestra muy pequeña y se recomendaría para las futuras investigaciones, incluir una muestra más amplia y en la medida que el tiempo lo permita, hacerla longitudinal.

 <p><b>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</b> Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	<p>Código: F-DO-0029</p> <p>Versión: 01</p> <p>Página 78 de 99</p>
---	--	--

## Conclusiones

A partir de los hallazgos de investigación, se plantean una serie de conclusiones que contribuyen a recopilar los datos más relevantes obtenidos en esta indagación:

- El Control Atencional CA no es un fenómeno cuya ocurrencia pueda ser sólo atribuida a condiciones sociodemográficas específicas. Esta condición no discrimina las características o atributos personales. Sin embargo la muestra utilizada no es representativa para afirmar que está presente en cualquier estrato socioeconómico, sexo, nivel educativo o condición de escolaridad o laboral.
- El CA de los conductores de motocicleta del municipio de Envigado, se ubicó en un promedio medio-bajo, lo cual indica que la muestra del estudio de los motociclistas de esta ciudad mostraron una capacidad deficiente para elegir de manera apropiada entre los estímulos disponibles en el medio y conservar su atención en la labor de conducción mientras conducen.
- Los hallazgos más importantes del Control Atencional fueron obtenidos al establecer las correlaciones, donde se hizo evidente que: no existe una relación entre el control atencional y las variables sociodemográficas. Las tendencias, indican que cuando el usuario de moto se siente atravesado por el temor a sufrir un accidente, modifica sus conductas al conducir.
- Se concluye que el tiempo de experiencia conduciendo motocicleta, no es un factor de que ayude a disminuir la ocurrencia de accidentes de motocicleta en la vía. Por el contrario, se

pudo evidenciar a partir de las propias respuestas de los encuestados, la experiencia hace que los conductores desarrollen una conducta menos aprensiva y ubiquen su atención en distractores, tales como: dispositivos electrónicos, búsqueda de nomenclaturas y concentración de la atención en otros hechos que ocurren en la vía.

- Un dato importante durante la indagación permitió establecer que la mayoría de los conductores de la muestra del estudio tenían un estado civil definido y una pareja estable, donde en muchos casos, este es el medio de transporte familiar. Lo particular de estos casos, es que, en el momento de ocurrencia de accidente de tránsito, las dos personas reciben serias afectaciones a la salud o incluso la muerte, dejando un hogar con serias dificultades a nivel económico y de salud física y mental.
- Es de resaltar que, una vez analizada la relación entre control atencional y ocupación laboral, se evidenció que las personas que son activas laboralmente, obtuvieron un nivel de CA más alto que el de aquellos que no. Esto es un indicador de que la educación es un factor que hace la diferencia en el tema de la accidentalidad. Por tanto, se postula que un plan de formación para los conductores debe apuntar a disminuir la ocurrencia de la accidentalidad, utilizando recursos psicológicos del orden del Control Atencional.
- En cuanto a los objetivos específicos propuestos, que pretendían evaluar las diferencias existentes entre las variables sociodemográficas y el tiempo de experiencia conduciendo motocicleta, se concluye que no hay diferencias estadísticamente significativas. Por esta

razón, no se evidencian estas diferencias en la conclusión. Se recomienda para futuras investigaciones, utilizar muestras de estudio que tengan un mayor número de participantes.

- Por último, se observó que, la única relación que tuvo diferencias estadísticamente significativas fue, la variable experiencia de tiempo conduciendo con relación al sexo.
- Los resultados de la presente investigación aportan teóricamente al entendimiento del fenómeno del control atencional como un insumo de trabajo en la salud pública. Igualmente, este proyecto se configura como un insumo de trabajo para que desde la psicología del tránsito, se formulen planes de promoción y prevención de la conducción consiente para mejorar la ocurrencia de accidentes en la vía.



### **Recomendaciones**

Durante esta investigación, fue reiterativo el hecho de que el Control Atencional es una condición cognitiva, está caracterizada por múltiples elementos de inatención, por ello, se recomendaría a la psicología del tránsito, ahondar en la exploración de cómo en el Control Atencional, el sujeto expresa: sus condiciones de inatención. Ello permitiría orientar planes de promoción y prevención en la atención sanitaria y ser una pauta en la actualización de guías de manejo clínico para profesionales que estén de cara a la atención en salud mental. Esta recomendación, es planteada a partir de la bibliografía revisada a lo largo de la elaboración de esta investigación.

Se recomendaría ahondar en líneas de investigación que develen las posibles causas de la inatención y pérdida del control atencional pero que estén ligadas a factores exógenos. En las revisiones bibliográficas, se evidenció que se ha presentado un nivel de exploración importante en torno a factores endógenos como: sueño, fatiga, cansancio, desconfianza en el entorno. Sin embargo, no fue posible establecer cómo las dinámicas sociales intervienen en el desarrollo de esta patología. Por ello recomendamos esta opción como una línea investigativa que complementa la comprensión del fenómeno.

Esta investigación se proyecta como insumo de consulta en el medio académico, el cual estará dispuesto para consulta en la biblioteca Jorge Franco de la Institución Universitaria de Envigado. A sí mismo, se espera que la indagación sirva para orientar futuros trabajos que vayan en la misma línea investigativa o profundizar en otras variables de estudio en las cuales se quiera precisar correlación.

### Referencias

- Alfaro, D. (2008). Problemática sanitaria y social de la accidentalidad del transporte terrestre. *Revista Peruana de Medicina experimental y salud pública*, 25(1), 133-137. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de [http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1726-46342008000100016](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-46342008000100016)
- Arias, A. (2012). *El proyecto de investigación*. Caracas, Venezuela: Episteme. Obtenido de [https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=W5n0BgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA11&dq=\(Arias,+2012\)&ots=kYiMgryok4&sig=iTtsgQfNnlAHaIvgqHF4C8SkvWE#v=onepage&q=\(Arias%2C%202012\)&f=false](https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=W5n0BgAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA11&dq=(Arias,+2012)&ots=kYiMgryok4&sig=iTtsgQfNnlAHaIvgqHF4C8SkvWE#v=onepage&q=(Arias%2C%202012)&f=false)
- Banco Mundial. (10 de 03 de 2020). *Banco Mundial*. Recuperado el 30 de 04 de 2020, de <https://www.bancomundial.org/>
- Barbosa, M., & Amaral, S. (2016). *Teoria histórico-cultural: fundamentos para la educación escolar* (Primera ed.). Sao Pablo, Brasil: Cultura Académica editora. Recuperado el 11 de 03 de 2020, de [https://www.marilia.unesp.br/Home/Publicacoes/teoria-historico-cultural\\_ebook.pdf#page=37](https://www.marilia.unesp.br/Home/Publicacoes/teoria-historico-cultural_ebook.pdf#page=37)
- Bausela, E. (2007). Análisis de la estructura factorial de la batería Luria-DNA en estudiantes universitarios. *Revista de psicología y educación*, 6(1), 123-132. Recuperado el 24 de 05 de 2020, de file: [https:// /Dialnet-AnalisisDeLaEstructuraFactorialDeLaBateriaLuriaDNA-2267143%20\(1\).pdf](https://Dialnet-AnalisisDeLaEstructuraFactorialDeLaBateriaLuriaDNA-2267143%20(1).pdf)

Buedo, P., Silberman, P., & Mujica, D. (2017). Errores humanos autorreferenciados por automovilistas de la ciudad de Bahía Blanca, Argentina. *Revista Chilena de Salud Pública*, 21, 19-27. doi: 10.5354/0719-5281.2017.47655

Castro, J. (2018). Factores por Riesgo de Accidentalidad por el Uso de las Motocicletas en el Municipio de Pereira. Obtenido de <http://repositorio.ucm.edu.co:8080/jspui/bitstream/handle/10839/2213/Jhon%20Jairo%20Castro%20Duque.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Caro, J., & Henao, L. (15 de 05 de 2016). *Repositorio de la Universidad Gran Colombia*.


Recuperado de

[https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/5008/Evaluaci%  
c3%b3n\\_factores\\_accidentalidad\\_estudiantes\\_motocicleta.pdf?sequenc](https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/5008/Evaluaci%c3%b3n_factores_accidentalidad_estudiantes_motocicleta.pdf?sequenc)

Céspedes, E., Useche, S., Rodríguez, J., Granados, E., & Romero, M. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano\*. *Revista Criminalidad*, 56(1), 157-187. Obtenido de <http://www.scielo.org.co/pdf/crim/v56n1/v56n1a09.pdf>

Comité de ensambladoras de motos Japonesas. (2012). Obtenido de <https://docplayer.es/1570219-Septimo-estudio-sociodemografico-de-los-usuarios-de-motos-en-colombia.html>

Dextre, J., & Cebollada, A. . (2014). Notas en torno a la seguridad vial. Una revisión desde las ciencias sociales. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 60(2), 419-433. Recuperado el 11 de 03 de 2020, de doi:<http://dx.doi.org/10.5565/rev/dag.103>

 <p>INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO</p> <p>Ciencia, educación y desarrollo Vigilada Mineducación</p>	<p><b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO</b> <b>FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b></p>	<p>Código: F-DO-0029</p> <p>Versión: 01</p> <p>Página 85 de 99</p>
---	---	--

El Colombiano. (03 de 10 de 2019). Accidentes de moto en Medellín, qué se esta haciendo para reducir las víctimas mortales. Recuperado el 25 de 03 de 2020, de <https://www.elcolombiano.com/antioquia/accidentes-de-motos-en-medellin-que-se-esta-haciendo-para-reducir-las-victimas-mortales-FP11695077>

El Espectador. (04 de 04 de 2019). Siete motociclistas mueren al día en Colombia. Recuperado el 05 de 03 de 2020, de <https://www.elespectador.com/noticias/nacional/siete-motociclistas-mueren-al-dia-en-colombia-articulo-848588>

Fernández, E., Martín, M., & Domínguez, J. (2001). *Procesos psicológicos* (Primera ed.). Barcelona, España: Ediciones Pirámide. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de <https://www.edicionespiramide.es/libro.php?id=396323>

Fuenmayor, G., & Villasmil, Y. (2008). La percepción, la atención y la memoria como procesos cognitivos utilizados para la comprensión. *Revista de Artes y Humanidades UNICA*, 9(22), 187-202. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de <https://www.redalyc.org/pdf/1701/170118859011.pdf>

Garcia, M. (11 de 07 de 2006). Valoración del Control Atencional como marcador cognitivo del inicio de la Enfermedad de Alzheimer. *Universidad de JAÉN*. Recuperado el 11 de 03 de 2020, de <http://dspace.ujaen.es/bitstream/10953/338/1/9788484395430.pdf>

Gómez, J. (25 de 04 de 2015). Propuesta de Indicadores de Accidentalidad Vial Según Tipología Vehicular en Zona Urbana. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de

[https://repository.eia.edu.co/bitstream/11190/2049/1/MontoyaAlejandra\\_2015\\_PropuestaIndicadoresAccidentalidad.pdf](https://repository.eia.edu.co/bitstream/11190/2049/1/MontoyaAlejandra_2015_PropuestaIndicadoresAccidentalidad.pdf)

Grau, G., & Moreira, K. (2014). Funciones ejecutivas y funciones psicológicas superiores: análisis relaciones a partir de dos tareas. *MERCOSUR*, 1(3), 23-26. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de <https://www.aacademica.org/000-035/139.pdf>.

Hernández, A. (2012). *Procesos psicológicos básicos* (Primera ed.). Viveros de la Loma, Tlalnepantla, México: Red Tercer Milenio. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de [https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/59173790/Procesos\\_psicologicos\\_basicos-Parte120190508-49227-13y1wj.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DProcesos\\_psicologicos\\_basicos.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=](https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/59173790/Procesos_psicologicos_basicos-Parte120190508-49227-13y1wj.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DProcesos_psicologicos_basicos.pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=)

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (Sexta ed.). México D.F, México: McGrawHill. Recuperado el 15 de 03 de 2020

Herreras, B. (2007). Estudio de validación de la batería Luria-DNA frente a las escalas de inteligencia Wechsler (WAIS-III) en estudiantes universitarios. *Revista Mexicana de Neurociencia*, 8(6), 531-538. Obtenido de <https://www.medigraphic.com/pdfs/revmexneu/rmn-2007/rmn076d.pdf>

Imrani, N. (2018). Una revisión de la neuroanatomía y neurofisiología del lenguaje. *Rev Neuropsiquiatrica*, 81(3), 196-202. Obtenido de <http://www.scielo.org.pe/pdf/rnp/v81n3/a07v81n3.pdf>

Jaramillo, V., & Pareja, C. (20 de 08 de 2017). *Repositorio de la Universidad CES*. Recuperado el 07 de 06 de 2020, de [http://](http://www.nejm.org.bdigital.ces.edu.co:2048/doi/full/10.1056/NEJMp13038)

<http://www.nejm.org.bdigital.ces.edu.co:2048/doi/full/10.1056/NEJMp13038>. 19. 12.

Livia, J., Ortiz, M., & Rodríguez, S. (2015). La evaluación psicológica del conductor de vehículos motorizados: preocupación para la salud pública y la psicología en el Perú. *Revista Catedral Villareal*, 3(1), 99-119. Recuperado el 23 de 04 de 2020, de

<http://revistas.unfv.edu.pe/index.php/RCV/article/view/49/49>

López, N., & Sandoval, L. (12 de 07 de 2019) Métodos y técnicas de Investigación Cuantitativa y Cualitativa. *Sistema virtual de la Universidad de Guadalajara*. Recuperado el 03 de 04 de 2020, de

<http://148.202.167.116:8080/jspui/bitstream/123456789/176/3/M%c3%a9todos%20y%20t%c3%a9nicas%20de%20investigaci%c3%b3n%20cuantitativa%20y%20cualitativa.pdf>

Márquez, L. (Enero-Junio de 2010). Metodología para valorar los costos externos de la accidentalidad en proyectos de transporte. *Ingeniería Universidad de Bogotá*, 14(1), 161-176. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de

<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/iyu/article/view/973>

Martin, D., & Pardo, D. (10 de 04 de 2019). Estudio comparativo del perfil del motociclista en cuatro ciudades de Comombia: Bogotá, Medellín, Cúcuta y Bucaramanga. Recuperado el 25 de 09 de 2020, de

[https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1534&context=ing\\_civil](https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1534&context=ing_civil)

Martinez, M., Montenegro, I., Guarniza, L., & Vargas, P. (12 de 03 de 2014). Influencia del modelo de Educación Deportiva en las necesidades psicológicas básicas Recuperado el 10 de 03 de 2020, de <https://revistas.um.es/cpd/article/view/233921>

Medicina legal. (25 de 10 de 2016). Recuperado el 07 de 05 de 2020, de <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/57985/Evoluci%C3%B3n+de+las+mueertes+por+accidente+de+transporte.+Enero+-+septiembre+de+2016.pdf>

Mejía, E., & Escobar, H. (2012). Caracterización de procesos cognitivos de memoria, lenguaje y pensamiento, en estudiantes con bajo. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 8(1), 123-138. Recuperado el 13 de 10 de 2020, de <https://www.redalyc.org/pdf/679/67923973008.pdf>

Montes, S. (3 de 12 de 2018). *Repositorio RPSICO*. Desorden hiperactivo y déficit de Atención Recuperado el 10 de 12 de 2020, de <http://200.0.183.210/handle/123456789/730>

Montes, S., Ledesma, R., & Poo, F. (2014). Estudio y prevención de la distracción e inatención en la conducción. *Avances en Psicología Latinoamericana*, 32(1), 115-129. Recuperado el 01 de 04 de 2020, de <https://www.redalyc.org/pdf/799/79929780009.pdf>

Morales, N., Alfaro, D., & Gálvez, W. (2010). Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre. *Revista Peruana de medicina experimental y salud pública*, 27(2), 267-272. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de <https://www.scielo.org/pdf/rpmesp/2010.v27n2/267-272/es>



Norza, E., Useche, S., Moreno, J., Granados, E., & Romero, M. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano.

*Criminalidad*, 56(1), 157-187. Recuperado el 03 de 10 de 2020, de

<http://www.scielo.org.co/pdf/crim/v56n1/v56n1a09.pdf>

Nucciarone, M., Poó, F., Tosi, J., & Montes, S. (2012). La inatención como factor de riesgo en conductores de moto. *Temas em Psicologia*, 20(2), 479-489. Recuperado el 11 de 03 de

2020, de <https://www.redalyc.org/pdf/5137/513751440015.pdf>

OMS. (2018). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de la acción*.

Ginebra, Suiza: Organización Mundial de la Salud. Recuperado el 30 de 04 de 2020


OMS. (07 de 12 de 2018). Accidentes de tránsito. *Organización Mundial de la Salud*. Recuperado

el 10 de 03 de 2020, de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

OPS. (07 de 12 de 2018). Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial. Recuperado el 25 de 03 de 2020, de

[https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=14857:nuevo-informe-de-la-oms-destaca-que-los-progresos-han-sido-insuficientes-en-abordar-la-falta-de-seguridad-en-las-vias-de-transito-del-mundo&catid=740&lang=es&Itemid=1926](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14857:nuevo-informe-de-la-oms-destaca-que-los-progresos-han-sido-insuficientes-en-abordar-la-falta-de-seguridad-en-las-vias-de-transito-del-mundo&catid=740&lang=es&Itemid=1926)

Prats, L., Fracchia, C., Segretin, S., Hermida, M., Colombo, J., & Lipina, S. (2012). Predictores Socioambientales e Individuales del Desempeño en una Tarea Atencional con Demandas de Alerta, Orientación y Control en Niños de Edad Preescolar. *Revista Argentina de Ciencias*

	<b>PLANTILLA TRABAJO DE GRADO FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES</b>	Código: F-DO-0029 Versión: 01 Página 90 de 99
---	---	---

*del Comportamiento*, 4(2), 19-31. Recuperado el 11 de 03 de 2020, de <https://www.redalyc.org/pdf/3334/333427357004.pdf>

RAE. (4 de 10 de 2019). Significado de Accidentalidad. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de <https://dle.rae.es/?w=accidentalidad>

Restrepo, L., & Angulo, L. (2016). Evolución de la siniestralidad de personas que se transportan en moto en la ciudad de Medellín, Colombia en el periodo 2008-2014. *Universidad y salud*, 18(1), 79-87. doi: <http://dx.doi.org/10.22267/rus.161801.21>

Riaño, M., Raynaud, N., & Diaz, E. (2017). Seguridad Vial y Procesos Psicológicos:. *Revista Logos, Ciencia & Tecnología*, 8(2), 7-15. Recuperado el 03 de 04 de 2020, de [www.redalyc.org/jatsRepo/5177/517752177008/517752177008.pdf](http://www.redalyc.org/jatsRepo/5177/517752177008/517752177008.pdf)

Robalino, G., & Musso, M. (2018). Inatención del conductor: un estudio acerca de las relaciones entre redes atencionales y la propensión a cometer errores durante la conducción. *Interdisciplinaria*, 35(2), 425-444. Recuperado el 11 de 03 de 2020, de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/180/18058785012/18058785012.pdf>

Robalino, P. (12 de 10 de 2015). Errores en la conducción y su relación con la Atención. *Repositorio Institucional Universidad Argentina de la Empresa*. Recuperado el 12 de 03 de 2020, de <https://repositorio.uade.edu.ar/xmlui/handle/123456789/8025>

Robalino, P., Nucciarone, M., Poó, F., Tosi, J., & Montes, A. (12 de 10 de 2012). La inatención como factor de riesgo en conductores de moto. *Temas em Psicologia, 20(2)*, 479-489.

Recuperado el 11 de 03 de 2020, de <https://www.redalyc.org/pdf/5137/513751440015.pdf>

Rodríguez, W. (2006). Estudio de los procesos cognitivos en Puerto Rico: antecedentes, actualidad y perspectivas. *Revista Puertorriqueña de Psicología, 17(2)*, 517-549. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de <https://www.redalyc.org/pdf/2332/233222863025.pdf>

Ruesta, G. (1 de 02 de 2016). Consideraciones del factor humano en el Sistema Vial para la reducción de accidentes de tránsito y su severidad. *Universidad de Piura*. Recuperado el 04 de 03 de 2020, de [https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2568/ICI\\_223.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://pirhua.udep.edu.pe/bitstream/handle/11042/2568/ICI_223.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Ruiz, J. (1993). Atención y control: modelos y problemas para una integración teórica. *Revista de psicología general aplicada, 46(2)*, 125-137. Recuperado el 11 de 03 de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2383531>.

Ruiz, J., & Herrera, A. (2016). Accidentes de tránsito con heridos en Colombia, según fuentes de información: caracterización general y tipologías de accidentes. *Revista CES Psicología, 9(1)*, 32-46. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de <http://www.scielo.org.co/pdf/cesp/v9n1/v9n1a04.pdf>

Sadeghi, H., Abedi, L., Mahini, M., Amiri, S., & Khorasani, D. (12 de 03 de 2020). Déficit de Atención e Hiperactividad. Su relación con Accidentes de Tránsito en Motocicletas

Recuperado el 11 de 03 de 2020, de

<http://www.svmi.web.ve/ojs/index.php/medint/article/view/520>

Sadeghi, H., Hasanzadeh, K., Shaker, S., Amiri, S., Mina, G., Nasrin, S., & Inj, V. (1 de 10 de 2017) Las adicciones no relacionadas a sustancias (DSM-5, APA, 2013): un primer paso hacia la inclusión de las Adicciones Conductuales en las clasificaciones categoriales vigentes.. *APA*. Recuperado el 11 de 03 de 2020, de

<https://www.redalyc.org/pdf/3720/372036946004.pdf>

Santander, E. (10 de 09 de 2016). Estructura causal de la accidentalidad de tránsito en Planeta Rica (Córdoba), una mirada al diseño de políticas públicas desde la racionalidad limitada *Universidad EAFIT*. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de

[https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11407/EduardoSantander\\_SanchezHoyos\\_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/11407/EduardoSantander_SanchezHoyos_2016.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

Suárez, I., Rosales, K., Silva, A., González, G., & Rísquez, A. (2019). Deficit de Atención e Hiperactividad: su relación con Accidentes de Tránsito en Motocicletas. *Medicina Interna*, 35(3), 99-106. Recuperado el 11 de 03 de 2020, de <http://www.svmi.web.ve/>

Tamayo, M. (2018). *El proceso de la investigación científica* (2da ed.). Maracaibo, Venezuela:

LIMUSA. Recuperado el 03 de 04 de 2020, de

<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=BhymmEqkkJwC&oi=fnd&pg=PA13&dq=investigacion+cuantitativa%2Btamayo&ots=TrdH6i->

4hM&sig=h3yHp38ujUPLzSLcmanRusOb\_N4#v=onpage&q=investigacion%20cuantitati  
va%2Btamayo&f=false

Ustárróz, J., García, A., Luna, P., Roig, T., & Pelegrín, C. (2008). Modelos de funciones y control ejecutivo (II). *Revista de neurología*, 46(12), 742-750. Recuperado el 12 de 03 de 2020, de <https://psyciencia.com/wp-content/uploads/2012/10/modelos-de-funciones-y-control-ejecutivo-II.pdf>

Vargas, M. (1994). Sobre el concepto de percepción. *Alteridades*, 4(8), 47-53. Recuperado el 10 de 03 de 2020, de <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/588>.

**Anexos**

**Anexo A**

**Consentimiento Informado de la Investigación Control atencional en motociclistas**

**Envigadeños con accidentalidad evaluados Durante el 2020-I**


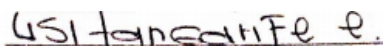
<b>Datos generales</b>		
<b>Nombre:</b>	<b>C.C.</b>	<b>Edad</b>
<b>Dirección:</b>		
<b>Lugar evaluación:</b>	<b>Fecha:</b>	

Certifico que he comprendido que la información que reciban los estudiantes de psicología es de carácter confidencial y que se recolecta en aras de dar cumplimiento al objetivo de la investigación de trabajo de grado en curso, titulado Control Atencional en Motociclistas Envigadeños con Accidentalidad Evaluados Durante el 2020-I. Los investigadores anonimizarán mis datos, en la presentación de sus resultados, con el propósito de dar cumplimiento a lo estipulado en la Ley 1090 de 2006 sobre el secreto profesional en investigaciones en psicología. Además, comprendo que no se me hará devolución de resultados individuales, pero podré acceder al informe final de la investigación. Se me indicó que el procedimiento a seguir es la realización de la subescala de Control Atencional de la batería Luria DNA Diagnóstico Neuropsicológico de Adultos. La prueba se aplicará

en 10 minutos aproximadamente. Este procedimiento conlleva riesgo mínimo para mi salud de acuerdo con la Resolución 8430 de 1993.

También se me indicó que puedo revocar el consentimiento o dar por terminada en cualquier momento la relación entre los investigadores y yo, cuando lo considere pertinente, sin que ello implique ningún tipo de consecuencia para mí. Asimismo, podré solicitar aclaraciones sobre el proceso de investigación, en todo momento.

No recibiré pago por la participación en el estudio. Mi participación es voluntaria. Una vez leído y comprendido el procedimiento que se seguirá, se firma el presente

<b>Participante</b>	<b>Firma y C.C.</b>
<b>Gina Lisseth Velásquez Castañeda</b> <b>Estudiante de Psicología</b> <b>C.C. N° 52469791</b>	<b>Firma: Lisi Dahiana Tangarife Estrada</b> <b>Estudiante de Psicología</b> <b>C.C. N° 1037648334</b>
	
<b>Firma Edier de Jesús Barrientos</b> <b>Gallego</b> <b>Estudiante de Psicología</b> <b>C.C. N° 71395889</b>	<b>Firma del psicólogo asesor docente</b> <b>Nathaly Berrio García</b> <b>C.C. N° 1.037.574.379</b> <b>T.P. N° 120908</b>

EDIER BARRIENTOS 6911260

*Nathaly Berrío García*



**Anexo B**

**Encuesta sociodemográfica**

**Investigación:** Control Atencional en Motociclistas Envigadeños con Accidentalidad

Evaluados Durante el 2020-I

Marque con una X la respuesta que considere adecuada:

<b>Sexo:</b>	1.Femenino <input type="checkbox"/>	2.Masculino <input type="checkbox"/>
<b>Edad (En números):</b>	<input type="text"/>	
<b>Estado civil:</b>	1.Soltero(a) <input type="checkbox"/>	2. Casado(a) <input type="checkbox"/>
	3. Unión libre (a) <input type="checkbox"/>	4. Separado(a) <input type="checkbox"/>
	5. Divorciado (a) <input type="checkbox"/>	6. Viudo(a) <input type="checkbox"/>

<b>Escolaridad</b> (Puede seleccionar más de una opción)	1. Primaria <input type="checkbox"/>	2. Primaria incompleta <input type="checkbox"/>
	3. Secundaria <input type="checkbox"/>	4. Secundaria incompleta <input type="checkbox"/>
	5. Técnica <input type="checkbox"/>	6. Tecnología <input type="checkbox"/>
	7. Pregrado <input type="checkbox"/>	8. Especialización <input type="checkbox"/>
	9. Maestría <input type="checkbox"/>	10. Doctorado <input type="checkbox"/>
<b>Ocupación:</b>	<input type="text"/>	
	1. Menos de 1 año <input type="checkbox"/>	2. De 1 año a 2 años <input type="checkbox"/>

<b>¿Hace cuánto conduce motocicleta?</b>	3. 3 años a 5 años <input data-bbox="1013 386 1084 436" type="checkbox"/>	4. Más de 5 años <input data-bbox="1487 386 1559 436" type="checkbox"/>
<b>¿Cuál es el uso que se le da a la motocicleta?</b>	1. Como medio de trasporte <input data-bbox="1008 613 1079 663" type="checkbox"/>	2. Otros (Especificar cuál) <input data-bbox="1144 806 1585 869" type="text"/>