

## ESQUEMAS MALADAPTATIVOS EN CHOFERES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LIMA\*

*Early Maladaptive Schemes in public transport  
drivers of Lima*

Cenina Abarca Osorio\*\* y Elizabeth Raquel Tarrillo Llaja\*\*\*

### Resumen

*El presente artículo está basado en la investigación cuya finalidad fue hallar los esquemas maladaptativos tempranos desarrollados por conductores pertenecientes a una empresa de transporte público en Lima Metropolitana. Para el estudio se consideró el número de infracciones de tránsito de los conductores en un rango de diez años perpetuados por 68 choferes entre 27 y 70 años.*

*Dicha población fue evaluada mediante el cuestionario de esquemas de Young 3era edición. Los resultados indican que el esquema instituido en la mayoría de los choferes (77,9%) es el esquema de Negatividad y pesimismo. Así mismo, se identificaron otros esquemas como de Desconfianza y abuso, Insuficiente autocontrol, sometimiento, autosacrificio, Búsqueda de aprobación y Normas Inalcanzables. Dichos resultados permiten deducir que, al involucrarse al menos un esquema de cada dominio, cada una de las cinco necesidades básicas fue en cierto grado no satisfecha de manera suficiente y que los modos de afrontamiento más usados son el de rendimiento y sobrecompensación.*

**Palabras clave:** Esquemas maladaptativos tempranos, conductores, transporte público, infracciones.

### Abstract

*This article is based on the research whose purpose was to find the early maladaptive schemes developed by drivers belonging to a public transport company in Metropolitan Lima. For the study, the number of drivers' traffic infractions in a range of ten years perpetuated by 68 drivers between 27 and 70 years was considered.*

*This population was evaluated using the Young Scheme questionnaire 3rd edition. The results indicate that the scheme established in the majority of drivers (77.9%) is the Negativity and Pessimism scheme. Likewise, other schemes were identified such as Mistrust and abuse, Insufficient self-control, submission, self-sacrifice, search for approval and unattainable standards. These results allow to deduce that, by involving at least one scheme of each domain, each of the five basic needs was to a certain degree not sufficiently satisfied and that the most commonly used coping modes are performance and overcompensation.*

**Keywords:** Early maladaptive schemes, drivers, public transport, infractions.

\* Artículo basado en la Tesis de licenciatura sustentada por las autoras.

\*\* Psicóloga. Centro de Salud Palmeras de Oquendo (SERUMS). cenina30@hotmail.com

\*\*\* Psicóloga. Centro de Salud Mateo Pumacahua, Miraflores (SERUMS).

## INTRODUCCIÓN

El campo del transporte público en nuestro país es un tema de gran preocupación y constante búsqueda de soluciones, debido a la gran cantidad de problemáticas y deficiencias que padecen no solo usuarios sino el mismo personal que labora en dicha área.

Es así que, en el afán de contribuir con la comprensión de los casos y manera de pensar y actuar de los conductores de transporte público, agentes involucrados de manera directa en la situación actual del transporte en nuestro país, se buscó indagar sobre posibles factores cognitivos-conductuales que afecten el desenvolvimiento de dichas personas y por ende en el orden y sistema de tránsito capitalino.

Al analizar cada caso encontramos patrones de comportamiento que se ponen de manifiesto en la convivencia y el número ascendente de las infracciones de tránsito en las que inciden los conductores, lo cual motiva a indagar el origen de dicha conducta.

Teniendo en cuenta lo expuesto y por medio de un estudio cuidadoso llegamos a la conclusión que la terapia de esquemas es un elemento que puede adecuarse a la población de conductores, ya que logra examinar las necesidades centrales en la vida de las personas y como éstas al no ser satisfechas, pueden llegar a generar patrones de comportamiento disfuncionales que perturban y tienen un impacto negativo hacia la convivencia tanto en ámbito laboral como personal.

## MARCO TEÓRICO

### Esquemas maladaptativos tempranos

Según Jeffrey Young los esquemas maladaptativos configuran un arquetipo compuesto de una serie de experiencias que se van configurando durante los primeros años de vida hasta la adolescencia, para luego ser experiencias que determinarán la vida del individuo. Londoño (2012)

Estos esquemas se desarrollan porque durante la infancia y pubertad no fueron satisfechas de forma suficiente las 5 necesidades básicas que son: necesidad de contacto y afecto seguro, necesidad

de independencia y desempeño, la necesidad de expresión de nuestros deseos y emociones, necesidad de naturalidad y recreación y la necesidad de límites equilibrados. Iturralde (2015).

De acuerdo a la teoría propuesta por Young y Klosko (2013) los esquemas maladaptativos se definen de la siguiente manera:

- Abandono e inestabilidad: Se refiere a la creencia de que los demás no pueden darnos un apoyo fiable y estable.
- Desconfianza y abuso: El individuo espera que los demás lo hieran o se aprovechen de él.
- Privación emocional: Refleja la creencia en que no lograremos nuestras necesidades de apoyo emocional, sobre todo, con relación a la alimentación, la empatía y la protección.
- Imperfección y vergüenza: Recoge la visión de sí mismo como antipático e indeseable socialmente.
- Aislamiento social: Describe la creencia en que uno no es parte del grupo o la comunidad, que uno está solo y que es diferente de los demás.
- Dependencia/incompetencia: Supone la creencia en que el individuo es incompetente y está desamparado y, por tanto, necesita la asistencia de los demás para funcionar.
- Vulnerabilidad al daño o la enfermedad: Hace que los pacientes esperen tener experiencias negativas que no controlan, tales como crisis médicas, emocionales o naturales.
- Enmarañamiento: Se encuentra en individuos que se relacionan demasiado con personas significativas, a costa de su propio desarrollo, es decir, en aquellas personas que no consiguen desarrollar una identidad individual segura, al margen de los demás.
- Fracaso: Refleja la visión de que el individuo ha fracasado en el pasado y continuará haciéndolo, debido a una ausencia inherente de inteligencia, talento u otras habilidades.
- Sometimiento: Supone abandonar el control a causa de sentimientos externos de coerción. Estos individuos esperan que los demás sean agresivos, revanchistas, o los abandonen si

expresan sus necesidades o sentimientos, por lo que las suprimen.

- **Autosacrificio:** Aparece en individuos que descuidan sus propias necesidades de manera que pueden ahorrar el dolor a los demás.
- **Búsqueda de aprobación:** Aparece en individuos que quieren ganar la aceptación de los demás, a costa del desarrollo de su propia identidad.
- **Pesimismo y Negatividad:** Refleja la atención sobre los aspectos negativos de la vida, así como la expectativa de que nada irá bien. Estos individuos se caracterizan por un pesimismo omnipresente, tristeza y preocupación.
- **Inhibición emocional:** Se encuentra en individuos que evitan la espontaneidad para mantener la sensación de que previenen y controlan sus vidas o para evitar la vergüenza.
- **Normas Inalcanzables:** Recoge la creencia en que uno debería cumplir con reglas rigurosas de actuación, autoimpuestas, normalmente para evitar la crítica.
- **Castigo:** Recoge la visión de que los individuos deberían ser fuertemente castigados por sus errores. Estos individuos no toleran sus propios errores ni los de los demás.
- **Grandiosidad:** Referido a la creencia de que el individuo es superior a los demás, pudiendo llegar a ser extremadamente competitivo o dominante.
- **Insuficiente Autocontrol:** Falta de autorregulación se encuentra en individuos que no demuestran un autocontrol adecuado. Pueden ser impulsivos, tener dificultad con la autodisciplina y tener problemas para controlar sus emociones.

### **Estilos de afrontamiento desadaptativos**

López et al. (2003), refiere que los pacientes con el fin de no experimentar las emociones intensas y desagradables de sus esquemas desarrollan estilos y respuestas de afrontamiento disfuncionales y aunque estos los ayuden frente a sus esquemas, siguen reforzándolos y perpetuándolos. El esquema impulsa la conducta, pero no es parte del esquema, por este motivo los estilos de afrontamiento disfuncionales varían a través del tiempo, aunque el esquema sea el mismo.

Dichos modos no funcionales son tres: rendición, evitación y sobrecompensación. Rendición: Es cuando la persona que posee este esquema acepta como verdadero estos patrones. Evitación: Es cuando la persona organiza su vida de tal forma que este patrón no se active. Sobrecompensación: Es cuando la persona, por no querer mostrar su esquema que se desarrolló en la infancia, hace todo lo contrario en su etapa de adultez. Ferrel et al. (2009).

### **Modos de los Esquemas**

Young et al. (2013) refieren que los esquemas maladaptativos han sido agrupados en dos, modos funcionales y modos disfuncionales. Por otra parte, los modos de niño son universales e innatos y que todos nacemos con el potencial para desarrollarlos.

Los modos disfuncionales albergan a 6 niños: El vulnerable, que genera sentimientos de fragilidad, abandono, etc. El enfadado, responde con rabia y cólera extrema. El no disciplinado, expresa sus emociones de manera descontrolada y no tiene en cuenta a los demás. El que se rinde, actúa con pasividad dejando que los demás lo controlen. El evitativo, busca recursos para no sentir dolor. Quien sobrecompensa, lucha contra su esquema para que los demás no lo perciban. Por otro lado, se encuentran también los 2 tipos de padres: El castigador, se manifiesta siendo drástico con uno mismo. El exigente, cree que lo correcto es ser perfecto. Tamariz (2014).

López et al. (2012), refiere que los modos funcionales son: El niño feliz, es aquella persona que de niño logró satisfacer sus necesidades de afecto o con la ayuda de la terapia. El adulto sano, es capaz de manejar de manera equilibrada a los modos disfuncionales.

### **Influencia del sistema de transporte público en la conducta del chofer**

De acuerdo con la investigación planteada por Pacora (2012), diferentes estudios señalan que el transporte público en diferentes países de América Latina es deficiente, debido a que el sistema de régimen no es respetado, ni vigilado de manera eficaz por las autoridades competentes. Del mismo modo, se hace evidente el uso de vehículos inadecuados para el servicio que prestan, suciedad, contaminación,

espacios reducidos para los pasajeros, estructuras deficientes, alta exposición a ruidos perturbadores y la atención irrespetuosa de los transportistas. Con ello denotan conductas poco responsables y poco educadas que exponen en repetidas ocasiones la vida de los pasajeros; provocando inseguridad y molestia (Proexpansión, 2008).

Por la situación expuesta, el transporte público de nuestra ciudad es considerado un contexto molesto que induce al mal humor, la desesperación, la impuntualidad y en grados extremos desatan conductas neuróticas, entre otros efectos.

Proexpansión (2008) plantea que problemática del transporte público en Lima radicaría en tres instancias o entes que son discrepantes entre sí: la norma, el comportamiento y la infraestructura.

### **Planteamiento del problema**

En la actualidad la congestión vehicular en la ciudad de Lima es un tema amplio y de largo alcance que afecta a toda la población, y si bien se busca mediante las diferentes autoridades competentes disminuir sus efectos perjudiciales; la verdad es que a pesar de dichos aportes aún no se ha logrado comprender o determinar su naturaleza y solución.

Como por ejemplo en el 2016.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el desempeño de su rectoría en el ámbito del transporte, y ante la evidente problemática del transporte urbano en Lima y Callao y las principales ciudades del país, ha iniciado un conjunto de acciones con la finalidad de apoyar a las autoridades competentes en la gestión del transporte urbano así como respetar las competencias de las entidades involucradas y con la convicción de la prioridad que tiene el usuario de recibir servicios que atiendan sus necesidades de transporte con equidad y eficiencia. (Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, p. 12).

Pese a ello, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (2017), el número más alto de accidentes de tránsito no fatales a nivel nacional registradas en el 2015 se encuentra en el departamento de Lima con 52724 casos y el número más bajo se

ubicó en el departamento de Pasco con 72 denuncias. Así mismo las víctimas de accidentes de tránsito fatales más alto se registró en la ciudad de Lima con 641 casos registrados en el 2015 y el número más bajo se halló en el departamento de Pasco con 29 denuncias.

Del mismo modo, de acuerdo con cifras brindadas por la Policía Nacional del Perú, el 83.6% de los accidentes que se dan lugar en el Perú están relacionados al factor humano y de manera específica el 73.7% del total concierne exclusivamente a diversas infracciones perpetradas por conductores, por lo que se hace visible la necesidad de investigación y trabajo prioritario de dicho sector.

Ya en algunas investigaciones realizadas en conductores, se destaca el componente psicológico y emocional como predictor de la conducta. En ese sentido Ponce (2015) comenta que:

Las reacciones emocionales negativas se asocian con la pérdida de control sobre el sistema cognitivo y del comportamiento, lo que genera falta de percepción del riesgo, toma de decisiones arriesgadas, temeridad en la conducción y otros comportamientos inadecuados que pueden llevar a la siniestralidad. (p. 154)

De otro lado, la conducta de la persona puede verse afectada por el medio o contexto en el que se desenvuelve. En el caso de los conductores Ponce, citando un estudio epidemiológico y psicofisiológico de Evans, Johansson y Rydstedt (2015) refiere que “conducir un autobús en el centro de una ciudad es sumamente estresante, genera tensión y riesgos serios para la salud” (p. 154).

Las evidencias encontradas sobre cómo el factor psicológico influye de manera significativa en la conducta negligente de los choferes, induciéndolos a cometer infracciones, lo que se afirman en los datos estadísticos de nuestro país.

Según la Policía Nacional del Perú: “Las principales causas de los accidentes fueron el exceso de velocidad (32.11%), la imprudencia del conductor (28.84%), ebriedad del conductor (8.12%) e Imprudencia del peatón (7.22%)”. (Dirección Estadística de la PNP, 2015, p.126).

Por lo descrito, ¿De qué manera los esquemas maladaptativos tempranos se encuentran presentes en los conductores de una empresa de transporte público en Lima Metropolitana, teniendo en cuenta la cantidad de infracciones que cometen?

#### **Objetivo general:**

Describir los esquemas maladaptativos tempranos considerando el número de infracciones de tránsito en los que inciden los conductores de una empresa de transporte público en Lima Metropolitana.

#### **Hipótesis general:**

Existen esquemas maladaptativos tempranos desarrollados por los conductores que inciden en un mayor número de infracciones de tránsito, de una empresa de transporte público en Lima Metropolitana.

### **METODOLOGÍA**

El tipo de la investigación desarrollada es de carácter descriptivo con un enfoque cuantitativo. Respecto a ello, Hernández, Fernández y Baptista (2014) mencionan: “Los estudios de tipo descriptivos tienen como fin especificar propiedades, características y perfiles, ya sea de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos u otro fenómeno que se someta a análisis” (p. 92). El enfoque es de índole cuantitativo, puesto que su objetivo es consolidar creencias que surgen de teorías ya expuestas y establecer con exactitud y objetividad, en el presente caso, patrones de conducta de una población. Lo que conllevará a su vez a que se aprueben las hipótesis formuladas, Hernández et al. (2014).

Respecto al diseño de la investigación, ésta es de tipo no experimental, recogiendo los datos tal como ocurren en la realidad sin modificarlos.

Colaboraron con la presente investigación 68 Choferes, quienes poseen entre 27 y 70 años de edad y pertenecen a una empresa de transporte público de la Ciudad de Lima.

Con fines de lograr resultados de mayor relevancia sobre la conducta de la población objetivo, se verificó por medio del Servicio de administración tributaria

de Lima (SAT), el número de infracciones de tránsito en la que los conductores han incurrido durante los últimos 10 años.

La muestra empleada en el presente estudio corresponde al tipo censal, debido al fácil acceso a la población, evaluándose a ésta en su totalidad.

#### **Instrumento**

La presente investigación se llevó a cabo con la aplicación del cuestionario de Esquemas de Young 3era edición. El cual fue estudiado y sometido a una revisión y análisis para su validez hacia el año 2014 por cinco jueces especialistas en Terapia Centrada en Esquemas, a éstos se les solicitó otorgar su aprobación o desaprobación sobre cada uno de los ítems que conforman la prueba y así determinar su aplicación.

Los resultados fueron confiables, según el Alfa de Cronbach: 0.935.

#### **Procedimiento**

1. A modo de introducción y de afianzamiento de la confianza entre la población y las investigadoras, se realizó una charla introductoria con el fin de explicar y responder las dudas de parte de los colaboradores respecto de la investigación.
2. Se solicitó el consentimiento informado correspondiente.
3. Se orientó a cada participante para atender cuidadosamente cada uno de los enunciados y encontrar cuan relacionados están con su forma de sentir, pensar o actuar. Recalcándose que no se debería relacionar los enunciados con cómo debería sentirse, pensar o actuar ante determinada situación; buscando con ello una mayor validez de los resultados.
4. El cuestionario constó de 90 enunciados, cuyo propósito fue evaluar esquemas maladaptativos tempranos. Además, se puntuó cada uno de los enunciados bajo una escala Likert.
5. Se llevó a cabo el procesamiento de los datos mediante tablas de frecuencias y porcentajes, teniendo a consideración cada uno de los esquemas y tres niveles de incidencias de infracciones: bajo, medio y alto.

## DISCUSIÓN DE RESULTADOS

La finalidad de la presente investigación residió en hallar los esquemas maladaptativos tempranos desarrollados por conductores de una empresa de transporte público en Lima Metropolitana, teniendo en consideración el número de infracciones en las que inciden y, en consecuencia, dar a conocer qué necesidad no fue atendida durante sus primeros años de vida y el tipo de afrontamiento que emplean.

Describiremos los esquemas a partir de las 5 necesidades básicas:

### 1. Los esquemas que surgen de la necesidad básica emocional de contacto y afecto.

En cuanto al esquema de Abandono/inestabilidad, se observa que éste no se encuentra instituido de manera significativa en la población evaluada (66,2% no instituido), frente a un 70,6% que comete infracciones en un nivel medio. Según Fernández Dávila (2008), las personas que poseen esta creencia suelen pensar que se quedarán solos y que quienes son más importantes para ellos los abandonarán o se alejarán. Por ende, crean un vínculo dependiente que genera paradójicamente el distanciamiento de las personas que le rodean. Sin embargo, a raíz de los resultados obtenidos en relación a este esquema se puede inferir que la necesidad a la que corresponde este esquema evidencia un nivel aceptable de satisfacción en esta población.

En relación con Desconfianza y abuso, se evidencia que el 55,9% tiene instituido el esquema señalado, así también quienes poseen un nivel alto de incidencias en infracciones (75,0%). Esto podría explicar la actitud de algunos conductores, que, como medida de sobrecompensación, actúan de manera contraria a su esquema, respondiendo de forma hostil o impulsiva en el tráfico cotidiano, pasando de ser víctimas a agresores, (Azabache y Rojas, 2005) llevándolos a cometer infracciones. Este dato guarda relación con la investigación realizada por Yamamoto (2010), quien expresa que la agresividad característica de los conductores es la misma que usan para salir adelante en un medio igualmente agresivo, confiando en sus propias capacidades para enfrentar el tráfico y alcanzar sus objetivos. Medina (2015), menciona que este esquema puede haberse producido por una crianza hostil en la que no se brindó al niño la seguridad y

protección necesaria, siendo probablemente víctima de maltrato físico o psicológico.

En relación al esquema de Privación emocional, se logra apreciar que el 63,2% de la población no tiene instituido el esquema mencionado. Ya que la característica de la persona que lo posee basa su creencia en que su necesidad de afecto nunca logrará ser satisfecha. Iturralde (2015). Ello la lleva a establecer vínculos o relaciones con personas que expresan poco amor y empatía, o por lo contrario ser excesivamente demandantes de atenciones; logrando finalmente distanciar a las personas y perpetuar el esquema. Azabache y Rojas (2005). Sin embargo, al no encontrarse porcentajes significativos, podemos concluir que el nivel de satisfacción hacia la necesidad en cuestión desde este punto se encuentra dentro de parámetros aceptables.

Sobre el esquema de Imperfección y vergüenza, se constata que de la población estudiada el 69,1% no tiene instituido el esquema señalado. Quienes sí poseen dicha creencia se perciben imperfectos y se avergüenzan de ellos mismos. Por tal motivo temen ser visto o evaluados, que sus imperfecciones sean descubiertas y, en consecuencia, pierdan el afecto de los que le rodean. Carvajal y García (2015). Al no hallar datos relevantes, podemos afirmar que, en cuanto a la satisfacción de la primera necesidad básica, ésta se cubrió de manera aceptable en el presente esquema.

Finalmente, el esquema de Aislamiento Social con respecto a la población investigada, no se encuentra instituido en el 69,1% de la misma. Según Young y Klosko (2001), este esquema se define como aquellos pensamientos o ideas que tienen las personas, de creer que están solos en este mundo, que son diferentes a los demás y que no tienen una pertenencia; lo cual no les permite interactuar de manera fluida con los demás. Contrario a ello, se ha observado que los conductores, si bien aceptan las diferencias y conflictos que mantienen con diferentes instancias de la sociedad, éstos se identifican, comprometen y están en armonía con su núcleo familiar y pares. Yamamoto (2010). Confirmando así que desde este aspecto la necesidad básica de contacto y afecto seguro logró ser satisfecha moderadamente.

## **2. Los esquemas que surgen de la necesidad de independencia y desempeño.**

El esquema de Dependencia no se encuentra instituido en un 75,0% de la población evaluada. Posiblemente porque una de las características de los choferes es que nunca asumen una conducta sumisa, por el contrario, luchan por reivindicarse ante la discriminación de la clase media alta, haciendo sentir mediante su actuar negligente, su poder sobre el medio de transporte y los usuarios. Yamamoto (2010). Mientras que las personas que se hallan bajo el presente esquema mantienen la creencia de no poder hacer las cosas solos, lo cual los lleva a buscar siempre a otras personas que los protejan o que realicen sus trabajos. Londoño (2012). Este esquema se desarrolla durante la infancia a causa de haber recibido mucha sobreprotección de parte de los padres o, por otro lado, si los padres han sido poco protectores. Young et al. (2013). De forma contraria, de acuerdo con lo evidenciado en los resultados, de manera general la necesidad de autonomía, competencia e identidad en los términos descritos fue saciada en un nivel aceptable.

Sobre el esquema de Vulnerabilidad, prevalece el porcentaje de no instituido (58,8%) sobre la población total como respecto a su incidencia en infracciones de tránsito en los tres niveles. De dichos resultados se podría entender que, de la población investigada, son pocos los que presentan la creencia de estar frente a un daño o catástrofe inminente Castellanos y Mogollón (2008). Ello quiere decir que la necesidad a la que pertenece el presente esquema fue cubierta de manera admisible.

En relación con el esquema de Enmarañamiento, se evidencia que el 72,1% de la población no posee instituido dicho esquema. Este esquema se desarrolla en las primeras etapas de la vida como consecuencia de unos padres que no permitieron que él niño se desarrollara como un ser único y distinto a los demás, sino por el contrario los padres no permitían que ellos confiarán en sus propias capacidades, haciendo que sus hijos sean una prolongación de ellos. Lo cual llevó a desarrollar la creencia de que no son nada sin la otra persona, que tienen el deber de decir todo al otro y que no son diferentes a los demás. Rodríguez (2009). Este esquema no prevalece en los choferes lo cual denota

que la necesidad en cuestión fue cubierta dentro de lo esperado.

El esquema de Fracaso, no se encuentra instituido en un 75,0% de la población. Poseer este esquema conlleva la creencia central de haber fallado en diferentes ámbitos de su vida como el área económica, laboral y estatus, Gil (2016). Por tal motivo se puede afirmar que la necesidad en base a la que surge este esquema logró, en estos términos, ser satisfecha de manera regular.

## **3. En tercera instancia, se lleva a cabo el análisis y descripción de los esquemas cuyo origen radica en la necesidad de expresión de nuestros deseos y emociones.**

Con respecto al esquema de Sometimiento, se puede observar que el 72,1% de la población estudiada no posee instituido el esquema mencionado. De acuerdo con la teoría revisada de los autores De Lama y Ponce (2015) el patrón de conducta negligente prevalece en choferes del servicio público y revelan de ellos una conducta desajustada, peligrosa y de alto riesgo; contrario a lo que expresa Castellanos y Mogollón (2008) de las personas que mantienen el esquema en cuestión, quienes se sienten a merced de las figuras de autoridad que representan su locus externo de control. A partir de lo descrito se puede concluir en términos generales que la necesidad a la que pertenece este esquema fue, desde esta perspectiva, satisfecha en un nivel aceptable.

En cuanto al esquema de Autosacrificio, este se encuentra instituido de manera significativa en la población con un 63,2%, prevaleciendo en los tres niveles de infracciones. Estos resultados nos llevan a deducir que para los conductores es de suma importancia satisfacer bajo cualquier circunstancia el bienestar y estabilidad de los suyos. En relación a lo planteado por Barbosa et al. (2015) este esquema se caracteriza por la excesiva atención voluntaria de cubrir las necesidades de los demás, especialmente de la familia, a expensas de su propio bienestar y tiene su origen en padres que solían anteponer las necesidades de otros sobre los suyos en la vida diaria. De la misma manera, menciona Delgado (2013), que los transportistas del sector público se han forjado en base a un trabajo arduo y sacrificado, en el cual hacen frente

a un medio hostil y peligroso para dar bienestar a los miembros de su hogar, aunque ello signifique entrar en conflicto con otras instancias de la sociedad.

En relación con el esquema de Búsqueda de aprobación, éste se encuentra instituido en un 60,3% de la población sobresaliendo en los niveles de infracción medio y alto. Según el planteamiento de Manrique (2005), las personas que están bajo este esquema buscan tener una buena evaluación de su imagen para obtener la aprobación y afecto de los demás. Sin embargo, cuando dicha persona responde al esquema bajo el tipo de afrontamiento de sobrecompensación, es decir niega el esquema, hace todo lo contrario y lo que busca es más bien no tener la aprobación de nadie, sin interesarle que puedan evaluar, imaginar o pensar los demás. Ello parece explicarse claramente en el elevado índice de infracciones en los niveles medio y alto, manejado como sobrecompensación. Esto significa, de acuerdo con lo expuesto por Rodríguez (2009), que la crianza de estas personas posiblemente fue generada por padres que promovían un comportamiento de acuerdo a sus propias expectativas o evaluaciones, sin dejar que los niños puedan ser auténticos y espontáneos. De tal manera que cuando uno sobrecompensa en la edad adulta, lo hace de una forma desordenada, mostrándose auténtico pero un auténtico sin reglas y normas, de una forma primitiva, porque no aprendió a ser genuino de una manera funcional.

#### **4. En esta instancia, se detallan y analizan los esquemas correspondientes a la cuarta necesidad básica de naturalidad y recreación.**

Respecto al esquema de Pesimismo y Negatividad, este se halla instituido en un 54,4% de la población investigada, alcanzando a su vez un mayor porcentaje en personas que cometen un nivel alto de infracciones. Esperándose según el planteamiento de Barbosa (2015) que dichas personas estén caracterizadas por la preocupación, indecisión y quejas constantes; debido a que el esquema se origina a partir de unos padres que antepusieron las quejas ante los problemas de la vida, viendo todos los problemas sin posible solución, dejando de lado o en segundo plano el disfrute o satisfacción. Manrique (2005). Sin embargo, teniendo en cuenta los resultados obtenidos (tabla 14), se puede vislumbrar que, los conductores en mención estarían adoptando un tipo de afrontamiento denominado

pasividad o rendición, por lo que pueden predominar en ellos las quejas, que todo va mal a pesar de sus esfuerzos, etc. asumiendo conductas intransigentes, impulsivas e inapropiadas. Ello debido a que no aprendieron a valorar que la vida está compuesta no solo de experiencias negativas sino también de situaciones positivas, así como no se les enseñó a desarrollar un adecuado manejo de la frustración ante la adversidad.

En cuanto al esquema de Inhibición emocional, del total de la población un 52,9% no posee instituido dicho esquema. Sin embargo, en cuanto al nivel de infracciones en las que inciden los conductores, quienes sí presentan instituido el esquema prevalecen en el nivel más alto de incidencias con un 62,5%. De acuerdo con lo planteado por Medina (2015) estas personas se caracterizan por inhibir sus emociones y expresiones con el fin de no perder el control; sin embargo, cuando sobre compensan se mostrarán desbordados emocionalmente ante experiencias determinadas, siendo el caso de los choferes que en ocasiones actúan con hostilidad frente al tráfico y llegan a ser soeces con los pasajeros o entre los propios choferes. Teniendo en cuenta la experiencia de origen según Suárez y Valdiviezo (2015), de niños estas personas fueron criados para no expresar de manera espontánea sus afectos o bien se desarrollaron bajo un esquema cultural donde se otorgaba un gran valor al autocontrol. Contrario a ello y a raíz de los resultados mencionados, se podría entender el elevado nivel de infracciones como un modo de afrontamiento de sobrecompensación frente al esquema, al no cumplir la creencia de dar prioridad a la razón sobre las emociones (Rodríguez, 2009).

Respecto al esquema Normas inalcanzables, se encuentra instituido de manera significativa en la población con un 77,9% y prevalencia en los tres niveles de infracciones. Si bien es cierto, los indicadores usualmente pueden plantear que la persona se rige en base a normas o reglas muy claras, tratando cada vez de actuar mucho mejor y de manera más funcional. Young y Klosko (2001); cuando hay sobrecompensación de reglas inaccesibles, la persona opta por actuar de una forma totalmente contraria a lo que dicta el esquema. Ello explicaría la alta incidencia en infracciones de tránsito en este grupo de conductores

que, si bien poseen el esquema en cuestión, adoptan un tipo de afrontamiento de sobrecompensación, lo que implica negar la creencia instituida y transgredir en mayor medida las normas y reglas. En relación a las experiencias de origen que señala Chattás (2011), comúnmente los niños que han sido criados bajo este tipo de esquema son niños con los que se ha sido muy demandante, forzándolos a seguir reglas estrictas. De tal manera que si el niño, no estuvo preparado para responder a dichas expectativas, hace todo lo contrario en la edad adulta.

En relación al esquema de Castigo, éste no se encuentra instituido en un 73,5% de la población estudiada. Bolívar et al. (2012), las personas que mantienen este esquema tienen la firme convicción de que las personas y ellos mismos, deben ser duramente castigadas por sus errores. Por tal motivo no dan lugar a las imperfecciones humanas y les cuesta sentir empatía hacia cualquiera que incurriera en una acción que consideren mala. Contrario a lo expresado, los resultados obtenidos muestran que los conductores adoptan una conducta contraria a lo que caracteriza a dicho esquema. Lo que en términos generales denota que la necesidad a la que corresponde este esquema posee cierto grado de satisfacción en este aspecto.

##### **5. En quinto y último lugar, sobre los esquemas cuyo origen surge a partir de la necesidad de límites equilibrados, se analiza y concluye.**

Sobre el esquema Grandiosidad, podemos apreciar a raíz de los resultados que este esquema está instituido en la población estudiada (51,5%), especialmente en aquellos conductores que presentan un nivel alto de incidencia en infracciones de tránsito. Ello puede explicarse en función a lo que señala Suárez y Valdiviezo (2015), en cuanto a este esquema, ya que quienes lo poseen y se rinden a su esquema sienten que son especiales, que las normas no necesariamente van con ellos y que las reglas no tienen que respetarlas porque crean sus propias reglas; lo cual se puede evidenciar en los altos índices de incidencia en infracciones y multas de tránsito que generan los conductores. Al respecto, de acuerdo a la experiencia de origen de este esquema se puede afirmar que, en relación a la crianza, de niños estas personas no tuvieron normas claras, reguladas, y en casa mantuvieron comportamientos sin mayor tipo de consecuencias en lo bueno o en lo malo. Gil (2016).

Lo descrito, a su vez guarda relación con el aporte de Arroyo (2000) quien, por su parte, destaca entre las características del transportista limeño el humor pícaro denotado en el uso de gráficos y frases grotescas o insultantes tanto hacia sus pares como las personas que hacen uso de sus servicios. A ello que se suma que quienes presentan las mencionadas características, podrían presentar mayor cantidad de conductas que infringen las normas. De igual manera, Proexpansión (2008), sostiene que en el transporte público de Lima no existiría de parte de los transportistas la voluntad para cumplir la normativa, sino que prevalecen los intereses personales de éstos, es decir que los conductores no tienen en cuenta las consecuencias de sus propios actos en los demás.

Finalmente, con respecto al esquema de Insuficiente autocontrol, éste no se presenta de manera significativa en la población (67,6% no instituido). De manera afín a lo planteado por Castrillón et al. (2005), las características que definen a este esquema son la falta de control sobre las emociones e impulsos y la gran dificultad para posponer la gratificación a corto plazo, por lo cual no suelen persistir en actividades rutinarias o consideradas aburridas. Al no hallarse dichas características en la población investigada, se evidencia un cierto grado de satisfacción y una baja interferencia de experiencia tóxica al respecto.

#### **ESQUEMAS MALADAPTATIVOS TEMPRANOS INSTAURADOS EN LOS CHOFERES**

De los 18 esquemas maladaptativos estudiados, los siguientes esquemas han sido los que se hallaron presentes en los choferes, en tal medida hemos considerado necesario describir los resultados de cada uno de ellos.

### Esquema maladaptativo de Desconfianza y Abuso

Tabla 1

Porcentajes alcanzados por los conductores según la presencia del esquema de desconfianza y abuso y el nivel de infracciones de tránsito.

		Nivel de infracciones			Total	
		Bajo	Medio	Alto		
<b>Desconfianza / abuso</b>	<b>Instaurado</b>	Recuento	9	17	12	38
		% dentro de desconfianza / abuso	23,7%	44,7%	31,6%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	50,0%	50,0%	75,0%	55,9%
	<b>No instaurado</b>	Recuento	9	17	4	30
		% dentro de desconfianza / abuso	30,0%	56,7%	13,3%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	50,0%	50,0%	25,0%	44,1%
<b>Total</b>	Recuento	18	34	16	68	
	% dentro de desconfianza / abuso	26,5%	50,0%	23,5%	100,0%	
	% dentro de nivel de infracciones	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

En la tabla 1, se aprecia que el esquema de Desconfianza y Abuso logra un número de 9 conductores con porcentaje de 50,0% no instaurado frente a 9 con un 50,0% instaurado en el nivel bajo de infracciones cometidas por la población en estudio. En el nivel medio de infracciones, los porcentajes de

no instaurado e instaurado se igualan nuevamente con un 50,0% respectivamente. Mientras que, en el nivel alto de infracciones, el porcentaje logrado del esquema instaurado supera con un 75,0% conformado por 12 conductores en relación 4 con un 25,0% alcanzado por el no instaurado.

### Esquema maladaptativo de Sometimiento

Tabla 2.

Porcentajes alcanzados por los conductores según la presencia del esquema de Sometimiento y el nivel de infracciones de tránsito

		Nivel de infracciones			Total	
		Bajo	Medio	Alto		
<b>Sometimiento</b>	<b>Instaurado</b>	Recuento	5	11	3	19
		% dentro de sometimiento	26,3%	57,9%	15,8%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	27,8%	32,4%	18,8%	27,9%
	<b>No instaurado</b>	Recuento	13	23	13	49
		% dentro de sometimiento	26,5%	46,9%	26,5%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	72,2%	67,6%	81,3%	72,1%
	<b>Total</b>	Recuento	18	34	16	68
		% dentro de sometimiento	26,5%	50,0%	23,5%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

En la tabla 2, se aprecia que el esquema de Sometimiento logra obtener a 13 personas con un porcentaje del 72,2% no instaurado, frente a 5 con un 27,8% instaurado en el nivel bajo de infracciones cometidas por la población en estudio. En el nivel medio de infracciones, el porcentaje de no instaurado

supera con 23 conductores, un 67,6%, al instaurado que posee 11 con un 32,4%. Así como en el nivel alto de infracciones, el porcentaje logrado del esquema no instaurado es de 81,3% con 13 personas frente a 3 con un 18,8% alcanzado por el instaurado.

### Esquema maladaptativo de Autosacrificio

Tabla 3.

*Porcentajes alcanzados por los conductores según la presencia del esquema de Autosacrificio y el nivel de infracciones de tránsito*

		Nivel de infracciones			Total	
		Bajo	Medio	Alto		
<b>Autosacrificio</b>	<b>Instaurado</b>	Recuento	13	19	11	43
		% dentro de autosacrificio	30,2%	44,2%	25,6%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	72,2%	55,9%	68,8%	63,2%
	<b>No instaurado</b>	Recuento	5	15	5	25
		% dentro de autosacrificio	20,0%	60,0%	20,0%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	27,8%	44,1%	31,3%	36,8%
<b>Total</b>	Recuento	18	34	16	68	
	% dentro de autosacrificio	26,5%	50,0%	23,5%	100,0%	
	% dentro de nivel de infracciones	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

En la tabla 3, se aprecia que el esquema de Autosacrificio logra una mayor frecuencia y porcentaje de 13 y 72,2% instaurado, frente a 5 con un 27,8% no instaurado en el nivel bajo de infracciones cometidas por la población en estudio. En el nivel medio de infracciones, la frecuencia y porcentaje de

instaurado supera con 19 y 55,9% al no instaurado que posee 15 y 44,1%. De la misma manera, en el nivel alto de infracciones, el porcentaje logrado del esquema instaurado es de 68,8% conformado por 11 conductores, frente a 5 con un 31,3% alcanzado por el no instaurado.

### Esquema maladaptativo de Búsqueda de aprobación

Tabla 4.

Porcentajes alcanzados por los conductores según la presencia del esquema de Búsqueda de aprobación y el nivel de infracciones de tránsito

			Nivel de infracciones			Total
			Bajo	Medio	Alto	
<b>Búsqueda de aprobación</b>	<b>Instaurado</b>	Recuento	9	23	9	41
		% dentro de búsqueda de aprobación	22,0%	56,1%	22,0%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	50,0%	67,6%	56,3%	60,3%
	<b>No instaurado</b>	Recuento	9	11	7	27
		% dentro de búsqueda de aprobación	33,3%	40,7%	25,9%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	50,0%	32,4%	43,8%	39,7%
<b>Total</b>	Recuento	18	34	16	68	
	% dentro de búsqueda de aprobación	26,5%	50,0%	23,5%	100,0%	
	% dentro de nivel de infracciones	100,0%	100,0%	100,0%	100%	

En la tabla 4, se aprecia que el esquema de Búsqueda de aprobación instaurado y no instaurado logran un porcentaje semejante del 50,0% conformados por 9 personas respectivamente, en el nivel bajo de infracciones cometidas por la población en estudio. Mientras que, en el nivel medio de infracciones, la

frecuencia y porcentaje del esquema instaurado supera con 23 y 67,6% al no instaurado que posee 11 y 32,4%. De la misma manera, en el nivel alto de infracciones, el porcentaje logrado del esquema instaurado es de 56,3% conformado por 9 choferes, frente a 7 con un 43,8% alcanzado por el no instaurado.

### Esquema maladaptativo de Pesimismo y Negatividad

Tabla 5

Porcentajes alcanzados por los conductores según la presencia del esquema de Pesimismo y negatividad y el nivel de infracciones de tránsito

			Nivel de infracciones			Alto
			Bajo	Medio	Alto	
<b>Pesimismo y negatividad</b>	<b>Instaurado</b>	Recuento	9	17	11	37
		% dentro de pesimismo y negatividad	24,3%	45,9%	29,7%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	50,0%	50,0%	68,8%	54,4%
	<b>No instaurado</b>	Recuento	9	17	5	31
		% dentro de pesimismo y negatividad	29,0%	54,8%	16,1%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	50,0%	50,0%	31,3%	45,6%
<b>Total</b>	Recuento	18	34	16	68	
	% dentro de pesimismo y negatividad	26,5%	50,0%	23,5%	100,0%	
	% dentro de nivel de infracciones	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

En la tabla 5, se aprecia que el esquema de Pesimismo y negatividad instaurado y no instaurado logran un porcentaje homogéneo del 50,0%, en el nivel bajo de infracciones cometidas por la población en estudio. De la misma manera, en el nivel medio de infracciones, el porcentaje de instaurado y no

instaurado poseen un 50,0% respectivamente. De forma contraria, en el nivel alto de infracciones, el porcentaje logrado del esquema instaurado supera con un 68,8% conformado por 11 conductores, al 5 con un 31,3% alcanzado por el no instaurado.

### Esquema maladaptativo de Normas inalcanzables

Tabla 6

*Porcentajes alcanzados por los conductores según la presencia del esquema de Normas inalcanzables y el nivel de infracciones de tránsito*

		Nivel de infracciones			Total	
		Bajo	Medio	Alto		
<b>Estándares inalcanzables</b>	<b>Instaurado</b>	Recuento	15	23	15	53
		% dentro de Normas inalcanzables	28,3%	43,4%	28,3%	100,0
		% dentro de nivel de infracciones	83,3%	67,6%	93,8%	77,9%
	<b>No instaurado</b>	Recuento	3	11	1	15
		% dentro de Normas inalcanzables	20,0%	73,3%	6,7%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	16,7%	32,4%	6,3%	22,1%
<b>Total</b>	Recuento	18	34	16	68	
	% dentro de Normas inalcanzables	26,5%	50,0%	23,5%	100,0%	
	% dentro de nivel de infracciones	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

En la tabla 6, se aprecia que el esquema de Normas inalcanzables logra una mayor frecuencia y porcentaje de 15 y 83,3% de choferes que poseen el esquema instaurado, frente a 3 y 16,7% no instaurado en el nivel bajo de infracciones cometidas por la población en estudio. En el nivel medio de infracciones, el número de conductores que poseen el esquema instaurado

es de 23 correspondiente al 67,6% superando al no instaurado que posee 11 y 32,4%. De la misma manera, en el nivel alto de infracciones, el porcentaje logrado del esquema instaurado es de 93,8% correspondiente a 15 conductores, frente a 1 con un 6,3% alcanzado por el no instaurado.

## Esquema maladaptativo de Insuficiente autocontrol

Tabla 7.

Porcentajes alcanzados por los conductores según la presencia del esquema de Insuficiente autocontrol y el nivel de infracciones de tránsito

			Nivel de infracciones			Total
			Bajo	Medio	Alto	
<b>Insuficiente autocontrol</b>	<b>Instaurado</b>	Recuento	6	9	7	22
		% dentro de insuficiente autocontrol	27,3%	40,9%	31,8%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	33,3%	26,5%	43,8%	32,4%
	<b>No instaurado</b>	Recuento	12	25	9	46
		% dentro de insuficiente autocontrol	26,1%	54,3%	19,6%	100,0%
		% dentro de nivel de infracciones	66,7%	73,5%	56,3%	67,6%
<b>Total</b>	Recuento	18	34	16	68	
	% dentro de insuficiente autocontrol	26,5%	50,0%	23,5%	100,0%	
	% dentro de nivel de infracciones	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

En la tabla 7, se aprecia que el esquema de Insuficiente autocontrol no instaurado logra un mayor porcentaje del 66,7% conformado por 12 conductores, frente a 6 con un 33,3% instaurado en el nivel bajo de infracciones cometidas por la población en estudio. En el nivel medio de infracciones, el porcentaje de no instaurado supera con 25 y 73,5% al instaurado que posee 9 y 26,5%. Así como en el nivel alto de infracciones, el porcentaje logrado del esquema no instaurado es de 9 y 56,3% frente a 7 con un 43,8% alcanzado por el instaurado.

## CONCLUSIONES

- Se puede afirmar que los esquemas maladaptativos tempranos que se encuentran instituidos en conductores de una empresa de transporte de Lima Metropolitana son: los esquemas: Desconfianza y abuso, Sometimiento, Autosacrificio, Búsqueda de aprobación, Pesimismo y negatividad, Normas inalcanzables e Insuficiente control.
- Así mismo, los esquemas maladaptativos tempranos: Abandono e inestabilidad, Privación emocional, Imperfección, Aislamiento social,

Dependencia, Vulnerabilidad, Enmarañamiento, Fracaso, Sometimiento, Castigo e Insuficiente autocontrol, no se encuentran instituidos de acuerdo con la cantidad de infracciones cometidas en los conductores evaluados.

- Mediante el análisis de los resultados se pudo observar que los esquemas maladaptativos tempranos instaurados en la población estudiada no corresponden a un solo dominio, sino por el contrario, al menos un esquema de los que poseen los conductores corresponde a cuatro de los cinco dominios. Ello implicaría cierto grado de privación o carencia de atención hacia cuatro necesidades básicas: Contacto y afecto seguro, Expresión de nuestros deseos y emociones, Naturalidad y recreación y Límites equilibrados.
- Así también, tras el análisis de los resultados, se pudo observar que el estilo de afrontamiento que adoptan los conductores con un nivel alto de infracciones es de rendición ante los esquemas de Inmolación y grandeza; y de Sobrecompensación frente a los esquemas como Susplicia e injusticia, Desesperanza, Retraimiento de los afectos, Necesidad de aprobación y Normas inalcanzables.

## REFERENCIAS

- Azabache, K.J. & Rojas, C.R. (2005). *Trampas vitales y locus de control en mujeres víctimas de violencia conyugal en un centro de salud en Lima. (Tesis de pregrado)*. Universidad Femenina del Sagrado Corazón, Lima, Perú.
- Barbosa, A., Cantero, Y. & Martínez, L. (2015). *Esquemas maladaptativos tempranos en indígenas víctimas del conflicto armado del Municipio de San Antonio de Palmitos, Cartagena, Colombia*. Recuperado de [http://www.bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/3567/1/Esquemas%20maladaptativos\\_Ana%20Barbosa\\_2015.pdf](http://www.bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/3567/1/Esquemas%20maladaptativos_Ana%20Barbosa_2015.pdf)
- Bolívar, D., Gómez, E. & Tangarife, I. (2012). *Perfil cognitivo de las personas que presentan ludopatía centrada en el juego de casinos entre 55 y 65 años de edad de la Fundación La Esperanza*. (Tesis de pregrado). Corporación Universitaria Lasallista, Caldas, Antioquía. Recuperado de [http://repository.lasallista.edu.co/dspace/bitstream/10567/887/1/Perfil\\_Cognitivo\\_Personas\\_Presentan\\_Ludopatia\\_entre\\_55\\_65.pdf](http://repository.lasallista.edu.co/dspace/bitstream/10567/887/1/Perfil_Cognitivo_Personas_Presentan_Ludopatia_entre_55_65.pdf)
- Carvajal, J. & García, K. (2015). *Esquemas maladaptativos tempranos en adolescentes con diagnóstico dual*. (Tesis de pregrado). Universidad de Antioquía, Medellín, Colombia. Recuperado de [http://200.24.17.74:8080/jspui/bitstream/fcsh/297/1/CarvajalJuan\\_esquemasmaladaptativostempranospresentesadolescentesdiagnosticodual.pdf](http://200.24.17.74:8080/jspui/bitstream/fcsh/297/1/CarvajalJuan_esquemasmaladaptativostempranospresentesadolescentesdiagnosticodual.pdf)
- Castellanos, L. & Mogollón, I. (2008). *Relación entre esquemas maladaptativos tempranos y ansiedad en estudiantes universitarios con sobrepeso en la ciudad de Bucaramanga*. (Tesis de pregrado). Universidad Pontificia Bolivariana, Bucaramanga, Bolivia. Recuperado de <https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/765/Informe.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Castrillón, A., Cháves, L., Ferrer, A., Londoño, N., Maestre, K., Marín, C. & Schnitter, M. (2005). Validación del Young Schema Questionnaire Long Form - Second Edition (YSQ) en población colombiana. *Revista Latinoamericana de psicología*, 37 (3), 541-560. Recuperado de <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rlp/v37n3/v37n3a07.pdf>
- Chattás, A. (2011). *Esquemas Tempranos Desadaptativos en las Adicciones*. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de <http://dspace.palermo.edu/dspace/bitstream/handle/10226/637/Chatt%C3%A1s,%20Andrea.pdf?sequence=3>
- De Lama, R. (2015). *Revisión Sistemática sobre el Factor Humano en la Seguridad Vial del Perú*. Recuperado de <http://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/ESTUDIO%20SOBRE%20EL%20COMPORTAMIENTO%20HUMANO%20EN%20LAS%20V%C3%8DAS.pdf>
- Delgado, J. (2013). *Mecanismos atribucionales y actitudes hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi de Lima Metropolitana*. (Tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú. Recuperado de <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/5101>
- Dirección de Estadística de la Policía Nacional del Perú. (2015). *Anuario Estadístico*. Recuperado de [https://www.pnp.gob.pe/anuario\\_estadistico/documentos/ANUARIO%20PNP%202015%20IREST%20PUBLICACION.pdf](https://www.pnp.gob.pe/anuario_estadistico/documentos/ANUARIO%20PNP%202015%20IREST%20PUBLICACION.pdf)
- Fernández Dávila, F. (2008). *Trampas Vitales en integrantes mayores de 18 años de la Renovación Carismática Católica de Lima, Perú*. (Tesis de pregrado). Universidad Femenina del Sagrado Corazón, Lima, Perú.
- Ferrel, R., Peña A., Gómez, N. & Pérez, K. (2009). Esquemas maladaptativos tempranos en pacientes diagnosticados con cáncer atendidos en tres centros oncológicos de la ciudad de Santa Martha (Colombia). *Psicología desde el Caribe*, 24, 180-204. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/psdc/n24/n24a09.pdf>
- Gil, J. (2016). *Prevalencia de esquemas maladaptativos en los infantes de Marina regulares del BIM14*. (Tesis de grado). Universidad de San Buenaventura, Cartagena, Colombia. Recuperado de [http://bibliotecadigital.usb.edu.co:8080/bitstream/10819/3842/1/Prevalencia%20de%20Esquemas%20Maladaptativos\\_Juan%20C.%20Gil%20Cano\\_2016.pdf](http://bibliotecadigital.usb.edu.co:8080/bitstream/10819/3842/1/Prevalencia%20de%20Esquemas%20Maladaptativos_Juan%20C.%20Gil%20Cano_2016.pdf)
- Hernández, R., Fernández, C. & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*, México D.F: McGraw-Hill.

- Instituto Nacional de estadística e Informática. (2017). *Accidentes de tránsito*. Recuperado de <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents>
- Iturralde, C. (2015). *Esquemas maladaptativos y su relación con la depresión en estudiantes del tercer año de bachillerato de la unidad educativa Blanca Martínez de Tinajero* (Tesis de pregrado). Universidad Técnica de Ambato. Ambato, Ecuador. Recuperado de <http://redi.uta.edu.ec/bitstream/123456789/11521/1/Tesis%20Carmen%20Iturralde.pdf>
- Londoño, L. (2012). Esquemas maladaptativos tempranos en estudiantes de grado décimo y undécimo con contrato pedagógico disciplinar. *Revista Virtual Católica del Norte*, 36, 158-152. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/1942/194224431008.pdf>
- López, A., Colom, J., Camerini, J., Rondon, J., Alfano, S., & Cellerina, C. (2003). Guías esquematizadas de tratamiento de los trastornos de personalidad para profesionales, desde el modelo de Young, Klosko y Weishaar (2003). *Ciencias psicológicas*, V (1) 83-115. Recuperado de <http://www.scielo.edu.uy/pdf/cp/v5n1/v5n1a08.pdf>
- Manrique, E. (2005). Huayronqos e ima sapras en la vida y obra de Arguedas: Depresión y esquemas maladaptativos tempranos. *Revista de psiquiatría y salud mental Hermilio Valdizán*. Recuperado de: <http://www.hhv.gob.pe/revista/2005II/>

Fecha de recepción: 11 de junio, 2018

Fecha de aceptación: 5 de julio, 2018