



UNIVERSIDAD DE JAÉN
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

Trabajo Fin de Máster

Programa de intervención basado en Mindfulness para mejorar la atención en conductores

Alumno: Quesada Vázquez María Nieves

Tutor: Prof. D. José María Colmenero

Septiembre, 2017

ÍNDICE

Resumen.....	3
Introducción, conceptualización y justificación teórica del trabajo.	5
Participantes.....	24
Metodología	24
Instrumentos de evaluación	24
Procedimiento de la investigación.	26
Descripción del plan de intervención o tratamiento	27
Conclusiones.....	40
Referencias.....	42
Anexos	42

Programa de intervención basado en Mindfulness para mejorar la atención en conductores

«La facultad de traer de vuelta deliberadamente la atención errante, una y otra vez, constituye el fundamento mismo del discernimiento, del carácter y la voluntad. Nadie es maestro de sí mismo si no la tiene. La educación que mejore esta facultad sería la educación por excelencia»

James, W. The principles of psychology, (1890)

Programa de intervención basado en Mindfulness para mejorar la atención en conductores

Resumen

La conducción sin consciencia o con “la mente errante” es un hecho que experimentan uno de cada cuatro conductores, y supone realizar un trayecto sin consciencia de ello e incluso pasarse el destino previsto por estar absortos en pensamientos, problemas o planes, a lo cual se añade la sensación de no saber cómo se ha llegado. Es frecuente su aparición en conductores habituales, con experiencia y en trayectos conocidos.

Si se tiene en cuenta que la conducción es una actividad compleja que requiere percibir continuamente la situación cambiante del tráfico, evaluarla, decidir las acciones más adecuadas a realizar en cada caso y ejecutarlas correctamente, no parece que conducir sin consciencia sea la forma más segura de realizarla. Aunque éste es un fenómeno que ha suscitado notable interés investigador en los últimos años son necesarios más trabajos que permitan conocerlo en profundidad y, con ello, permitan adoptar las medidas necesarias para su prevención.

En el presente trabajo se abordará el papel que a este respecto puede tener Mindfulness o Atención Plena, un ámbito que ha tomado gran relevancia dentro de la Psicología en los últimos años, gracias a programas de intervención basados en este tipo de meditación o que la incluyen como componente con el fin de reducir el malestar psicológico derivado de diversas patologías, la mejora del autoconocimiento y los procesos de auto-regulación emocional en población no clínica. En concreto, considerando Mindfulness (Atención Plena) como un estado mental opuesto a la mente errante (mind-wandering), en este trabajo se presenta un programa basado en la práctica de Mindfulness centrado en mejorar la atención de los conductores con el fin de que logren conducir con atención plena, “desconectando” el modo “piloto automático”.

Palabras clave: conducción sin consciencia, mindfulness, mind-wandering, entrenamiento atencional.

Abstract

Driving without awareness or with the "wandering mind" is a fact experienced by one out of every four drivers, and involves making a journey without being aware of it and even missing the intended destination by being absorbed in thoughts, problems or plans, to which is added the feeling of not knowing how it has reached. It's more likely to be experienced by frequent drivers, experimented and in familiar routes.

If one takes into account that driving is a complex activity that requires the continuous perception of the changing traffic situation, evaluating it, deciding the most appropriate actions to perform in each case and executing them properly, it does not seem that driving without awareness is the safest way to achieve it. Although this is a phenomenon that has aroused considerable research interest in recent years, further work needs to be done in order to get a deeper understanding and, thus, to take measures to prevent it.

This paper will address the role that Mindfulness can play in this respect. This area has become particularly relevant in Psychology in recent years, due to intervention programs based on this type of meditation or that include it as a component in order to reduce the psychological distress derived from various pathologies, the improvement of self-knowledge and the processes of emotional self-regulation in the non-clinical population. Specifically, considering Mindfulness as a mental state opposed to "Mind-wandering, this paper presents a program based on the practice of Mindfulness focused on improving the attention of drivers to manage to drive with full attention, "turning off" the "autopilot" mode.

Key words: driving without awareness, mindfulness, mind-wandering, attentional training.

1. Introducción

1.1 Conceptualización y justificación teórica del trabajo

Los accidentes de tráfico constituyen uno de los mayores problemas de salud pública en la actualidad. La Organización Mundial de Salud (OMS, 2015) pone de manifiesto que cada año mueren en las carreteras cerca de 1,25 millones de personas y entre 20 y 50 millones sufren heridas.

En el abordaje de este problema intervienen diferentes disciplinas como la ingeniería, la medicina, la psicología o la educación que, mediante el estudio y la investigación, tratan de aportar mejoras, dar respuesta y minimizar sus consecuencias, analizando los distintos y complejos factores directamente relacionados con el tráfico (el vehículo, la vía y su entorno...) y con el factor humano. En este sentido, la Psicología aplicada al Tráfico y a la Seguridad Vial se centra en el estudio y análisis del factor humano (la conducta, las diferencias individuales y los procesos psicológicos relacionados con la tarea de conducir...), con el objetivo de contribuir a la prevención de accidentes y a la reducción del riesgo atribuible al comportamiento humano.

En cuanto al factor humano, las distracciones son una de las causas principales o concurrentes de siniestralidad. En España, según la Dirección General de Tráfico (DGT), la conducción distraída o desatenta está presente en 4 de cada 10 accidentes con víctimas, es la primera infracción detectada en los mismos y constituye la principal causa de accidentes de tráfico por encima de la infracción a la norma, la velocidad inadecuada y el cansancio o el sueño. Los tipos de accidentes más relacionados con las distracciones son las salidas de la vía, seguido de las colisiones por alcance y los atropellos.

La relevancia de la distracción y de la inatención (falta de atención desencadenada por estímulos internos) en la siniestralidad se ha reflejado en un incremento en la investigación al respecto a nivel mundial, hecho que se refleja en publicaciones como Driver distraction: Theory, effects, and mitigation (Regan, Lee y Young, 2008), Driver distraction and inattention: Advances in research and countermeasures (Regan, Lee y Victor, 2012) y, La distracción de los conductores: un riesgo no percibido (Gras, Planes y Font-Mayolas, 2008), informes técnicos como el Baremo de las distracciones en la conducción (2013),

realizado por el Real Automóvil Club de España (RACE) y, encuentros científicos relacionados específicamente con este tema, como la International Conference on Driver Distraction and Inattention y la Distracted Driving Summit en los años 2009 y 2010 (Montes, Ledesma y Poó, 2014). Como fruto de estas líneas de trabajo, las administraciones buscan la adopción de medidas centradas tanto en la regulación legal del problema como en la educación y sensibilización de los conductores mediante campañas divulgativas.

1.2 Razones que justifican el diseño y la implementación de la intervención

Las distracciones durante la conducción que han recibido mayor interés y sobre las que se está actuando en mayor medida tienen que ver con la realización de actividades secundarias (ajenas a la conducción) como, por ejemplo, sintonizar una emisora de radio o cambiar un CD, hablar con los pasajeros, atender a niños o mascotas, comer, beber, el empleo del teléfono móvil o el navegador. Sin embargo, otras causas de inatención como las relacionadas con los procesos mentales del conductor, como la conducción sin atención (Driving Without Attention Mode) o la conducción sin consciencia (Driving Without Awareness) no han recibido el mismo interés ni han suscitado la adopción de las medidas de prevención adecuadas, posiblemente por la dificultad que entraña su registro y evaluación.

Lo que se suele conocer como “conducir con la mente errante o en piloto automático” (Driving Without Awareness) es un hecho que experimentan los conductores en algún momento y, supone haber realizado un trayecto sin consciencia de ello e incluso pasarse el destino previsto por estar absortos en pensamientos, problemas o planes, a lo cual se añade la sensación de no saber cómo se ha llegado, hecho que se ha denominado tiempo en blanco (Time gap experience. Chapman, Ismail y Underwod, 2005; cit. en Fernández y Doval, 2011). En general, la “mente errante” (“mind-wandering”), hace referencia al pensamiento que se desarrolla sin relación a la tarea que se está realizando y que se produce durante la vigilia, con mayor frecuencia en reposo (cuando no se está haciendo ninguna tarea en particular) o durante tareas rutinarias y repetitivas de

baja demanda cognitiva (Galera et al., 2012). En el ámbito de la conducción, en una encuesta realizada por el RACE en 2013, un 56 % de la muestra reconoció distraerse con sus pensamientos y preocupaciones personales mientras conducía (Baremo distracciones al volante, 2013). Por su parte Fernández y Doval (2011), en un trabajo sobre la prevalencia de este fenómeno, indican que uno de cada cuatro conductores circula frecuentemente sin consciencia, que ello se da en mayor medida en conductores varones que utilizan el vehículo todos los días por el mismo trayecto, y que es más frecuente en menores de 45 años y con un nivel de estudios medio o alto.

Aunque la mente errante también tiene un gran valor adaptativo (mejora el aprendizaje, la planificación autobiográfica y la creatividad, así como el manejo de las expectativas sociales complejas. Galera et al., 2012), uno de sus efectos inmediatos es el desacoplamiento de las percepciones visuales y auditivas, interfiriendo en la tarea que se está realizando, sobre todo si esta tarea requiere un monitoreo continuado de la estimulación y atención sostenida, como en el caso de la conducción. (Galera et al., 2012). De hecho, para una conducción segura es necesaria la consciencia plena. Es por ello que Fernández y Doval (2011) afirman que “cuando la acción de conducir se lleva a cabo con consciencia plena por parte del conductor, se presta atención a lo que es relevante, se toman decisiones a sabiendas y se tienen presentes los riesgos posibles. La conducción consciente es la manera de conducir de quienes están concentrados en su tarea y no prestan atención a lo que no sea importante para la conducción, ni se dedican a pensar en otras cosas”.

En estrecha relación con el hecho de ser conscientes y de prestar atención plena, podemos considerar que Mindfulness (Atención o consciencia plena) como el estado mental opuesto a mente errante o Mind-wandering y que ese estado se puede alcanzar a través de un tipo de práctica determinada.

Mindfulness es un constructo teórico que ha sido adaptado a la cultura y a la ciencia occidental (Simón, 2010). En Psicología puede entenderse de diversas formas: como estado/proceso mental, como rasgo estable y como un tipo práctica. Como estado, mindfulness hace referencia a la consciencia que emerge al prestar atención de forma deliberada en el momento presente sin juicio (Kabat-Zinn, 2009; cit. en Hervás, Cebolla y Soler, 2016), con curiosidad, apertura y aceptación

hacia el objeto de observación (Bishop et al., 2004). Como rasgo, mindfulness consiste en una capacidad relativamente estable, aunque susceptible de desarrollarse con la práctica habitual, caracterizada por cualidades como la observación, la aceptación, la tendencia a actuar con consciencia y la no-reacción. En relación con el entrenamiento, mindfulness también se entiende como un tipo de práctica, es decir, se trataría de un conjunto de actividades que se llevan a cabo de manera formal (ejercicios adaptados de la tradición budista) e informal (actividades de la vida cotidiana), (Hervás et al., 2016). Y por último mindfulness también puede entenderse como proceso, pues implica la autorregulación de la atención, mantenida en la experiencia inmediata con amabilidad y aceptación (Bishop et al., 2004).

Para Miró (2006), en la práctica de Mindfulness “estamos presentes en nuestra experiencia con todos nuestro sentidos”. Este autor utiliza el término “estar presente” en sus dos acepciones, en el momento presente y con presencia. Por el contrario, estar en “piloto automático” (Kabat-Zinn, 1993; Segal, Teasdale y Williams, 2002; cit. en Brito, 2011) se puede considerar el estado opuesto a la atención plena, ya que aun estando físicamente presentes, la mente está divagando sobre cualquier tema que no es el aquí y ahora. De forma similar Simón (2010) mantiene que el núcleo de la atención plena es “ser consciente de cuál es el contenido de la conciencia, en el momento”. Es por ello que cualquier actividad es susceptible de hacerse plenamente consciente como, por ejemplo, ser consciente de que se está conduciendo.

En este sentido, y aun admitiendo que mindfulness es mucho más que un entrenamiento de la atención, el objetivo general de este trabajo está centrado en el desarrollo de un plan de entrenamiento basado en mindfulness con el fin de mejorar la atención de los conductores haciendo que éstos conduzcan con atención plena, “desconectando” el modo “piloto automático”. Así, la hipótesis de la que se parte es que tras la implementación del programa de intervención se encuentren mejoras significativas en la atención de los conductores participantes y una disminución de los lapsus atencionales.

1.3 Definición de conceptos asociados con la intervención y explicaciones teóricas sobre el tema objeto de intervención desde distintos modelos

Conducir es una actividad compleja que requiere percibir continuamente la situación cambiante del tráfico, evaluarla, decidir las acciones más adecuadas a realizar en cada caso y, entretanto, ejecutar correctamente estas acciones (Gras et al., 2008). En la correcta realización de esta tarea participan de forma simultánea habilidades cognitivas, físicas, sensoriales y psicomotoras, gran parte de las cuales se automatizan con la práctica continuada y la experiencia, convirtiéndose en una actividad rutinaria que permite liberar parte de los recursos atencionales que se dedican a otras tareas, a veces distintas de la conducción. Es por ello que en primer lugar se va a tratar de definir la atención y la importancia de la misma en la conducción.

1.3.1 Atención y conducción

El estudio científico de *la atención* se ha caracterizado, desde sus orígenes, por una gran variedad de concepciones. Algunos autores la han considerado como un proceso de selección de la información que es relevante, descartando aquella que no lo es (Broadbent, 1957); otros la entienden como el esfuerzo o la concentración que permite intensificar el procesamiento de la información mediante acciones como percibir, relacionar, pensar, etc... (Kahneman, 1973).

Posteriormente, aparecen investigaciones que distinguen variedades atencionales como las realizadas por Parasuraman y Davies (1984) entre procesos selectivos, intensivos, de alerta y mantenimiento, o Van der Heijden (1992), que diferencia entre atención o selección perceptual, expectativa e intención, o La Berge (1995), que establece diferentes manifestaciones de la atención (selección, preparación y mantenimiento).

Montes (2013) considera que aunque no se ha alcanzado un acuerdo sobre el nombre y el número de las funciones o componentes de la atención, parecen ser aceptados los siguientes mecanismos atencionales: la atención selectiva, la atención dividida, la atención sostenida (Parasuraman, 1998) y la atención ejecutiva (Rueda, Posner y Rothbart, 2005; Wickens y McCarley, 2008). Por su

parte, Posner (1992 y Sohlberg y Mateer (1989) también hacen referencia a la atención alternante, entendida como la capacidad que hace posible cambiar el foco atencional de una tarea a otra. Las diferentes funciones o componentes de la atención son fundamentales en la tarea de conducir. Por ejemplo, un conductor debe ser capaz de responder a unos estímulos determinados y, a la vez, ignorar otros menos relevantes (atención selectiva); debe poder ejecutar diferentes tareas que se le presentan de forma simultánea, intentando un rendimiento óptimo (atención dividida o alternante); y debe mantener la concentración en las tareas el tiempo suficiente como para conseguir de forma eficiente el objetivo propuesto (atención sostenida) (Batlle Vila, 2007; cit. en Montes 2013).

Uno de los planteamientos teóricos sobre la atención más extendido es el formulado por Posner y sus colaboradores, quienes proponen una teoría integradora en un intento de clarificar y organizar teóricamente la diversidad conceptual existente (Posner y Petersen, 1990; Posner y Rothbart, 1991; Posner y Dehaene, 1994; cit. en Funes y Lupiañez, 2003). Estos autores defienden la existencia de sistemas atencionales separados, aunque relacionados entre sí. Más concretamente, consideran que la atención es un sistema modular compuesto por tres redes: la Red Atencional posterior o de Orientación, la Red de Vigilancia o de Alerta y la Red Anterior o de Control Ejecutivo. Cada red estaría encargada de funciones atencionales distintas y asociadas a áreas cerebrales diferenciadas. Este modelo se ha confirmado experimentalmente en distintas investigaciones mediante el empleo de imágenes obtenidas con resonancia magnética, registros electro-encefalográficos y estudios genéticos (Weaver, Bédard, McAuliffe y Parkkari, 2009; cit. en Fernández y Doval, 2011).

La red atencional de alerta o vigilancia (atención sostenida) es la que nos permite estar preparados para captar rápidamente estímulos relevantes e incluso potencialmente peligrosos antes de que aparezcan. Esta red está formada por proyecciones noradrenérgicas a la corteza cerebral que provienen del locus coeruleus, siendo una especie de sistema de alarma que activa el área cerebral más compleja, la corteza, ante una emergencia. En la conducción esta red sería la responsable de poder detectar situaciones imprevistas como la aparición de un peatón, un obstáculo en la vía o una maniobra brusca de otro vehículo (Fernández y Doval, 2011) y así poder dar respuesta a las mismas. La actividad de esta red puede verse reducida tanto por factores externos como internos, en cuyo caso

disminuye la concentración. La atención sostenida también decaería ante estímulos repetitivos, monótonos y/o que se presentan de manera poco frecuente e imprevistos (cit. en Castro et al, 2011).

La red atencional de orientación (atención selectiva) es la encargada de la búsqueda visual y de la selección global o parcial de la información. Actúa como un foco, seleccionando los estímulos relevantes e ignorando el resto. Anatómicamente esta red está formada por parte de la corteza parietal, varias áreas talámicas y otros núcleos del cerebro medio. La corteza parietal analiza y procesa la información, mientras que las áreas talámicas y los núcleos del cerebro medio seleccionan, filtran y transmiten la información a la corteza. En la tarea de la conducción la red de orientación hace posible focalizar la visión en los elementos importantes de la carretera e ignorar aquello que no es relevante (Fernández y Doval, 2011). En general, es posible afirmar que se produce un fallo en la atención selectiva cuando se atiende a estímulos irrelevantes para la tarea como por ejemplo, mirar una valla publicitaria y no percatarse de un peatón que está cruzando la calzada.

Por último, la red atencional ejecutiva es la encargada de organizar y coordinar las acciones dirigidas a alcanzar el objetivo deseado, así como la detección de errores y su corrección. Esta red es necesaria para la realización dual de tareas, solucionando incompatibilidades entre ellas, inhibiendo acciones innecesarias o que compiten a la hora conseguir el objetivo que se quiere lograr, (autorregulación). Está red está formada por áreas de la corteza prefrontal medial, incluyendo la parte anterior del giro cingular, así como del área motora suplementaria superior y de los ganglios basales. En el ámbito de la conducción, la atención ejecutiva es imprescindible para conducir y dirigir el vehículo al destino deseado.

Aunque las tres redes son independientes, están formadas por áreas cerebrales diferenciadas y se pueden activar por separado, interactúan entre sí, de manera que la red de alerta potencia la acción de la red de orientación, inhibiendo la red atencional ejecutiva. Así cuando estamos inmersos en una tarea, somos menos capaces de darnos cuenta de estímulos que aparecen inesperadamente. Por ejemplo, el estar concentrado en la conducción, circulando a alta velocidad e intentando realizar un trazado adecuado de las curvas (atención ejecutiva) haría

que se detectara más tarde un peligro imprevisto (vigilancia). Por el contrario, si estamos excesivamente preocupados por detectar peligros (vigilancia), se dedica menos atención a la conducción y, por lo tanto, habría mayor torpeza (peor actuación de la atención ejecutiva), hecho fácilmente observable en los aprendices y conductores noveles.

En definitiva, resulta claro que los distintos mecanismos atencionales son esenciales para una conducción eficiente y segura y que cuando se conduce con “la mente errante” (cuando la atención no está centrada en la conducción) se produce un aumento del tiempo de reacción ante estímulos inesperados, pérdida de concentración y un deterioro general en el rendimiento de la tarea.

1.3.2 Distracción e inatención

Según Montes et al. (2014) parece que existe cierto consenso al diferenciar los dos conceptos, y así se considera que se produce la distracción en la conducción cuando algún suceso, actividad, objeto o persona, dentro o fuera del vehículo, captan la atención del conductor y la desvían de la tarea de conducir. Este hecho perjudica el desempeño, deteriorando la toma de decisiones y aumentando el tiempo de reacción ante cualquier circunstancia inesperada. Por su parte, la inatención se caracterizaría por la falta de atención o atención insuficiente a actividades que resultan críticas para una conducción segura, en ausencia de una actividad competitiva o secundaria (Lee et al., 2008; Regan et al., 2011; cit. en Montes et al., 2014). En resumen, en la distracción intervienen factores externos mientras que en la inatención son factores internos del conductor los que interfieren en la tarea de conducir.

De igual forma Gras et al. (2008) han diferenciado ambos conceptos en función de del origen del estímulo desencadenante, su duración y el grado de intencionalidad. Así, en la distracción el estímulo es externo, existe voluntariedad en dejar de atender a la conducción, suele tener una duración reducida y está asociada con accidentes leves, mientras que la conducción desatenta o inatención no está relacionada a ningún desencadenante externo, sino más bien el conductor está abstraído, puede prolongarse por más tiempo que una distracción y está asociada a accidentes graves. Por tanto, la inatención es intrínseca al conductor,

aparece sin que nada externo la provoque o quizás porque no hay nada interesante a lo que atender, se produce de forma paulatina e involuntaria y su duración es difícil de determinar. A este hecho hay que añadir que muchos conductores no se percatan de los episodios de conducción sin consciencia o no perciben el riesgo que ello entraña.

1.3.3 La conducción sin consciencia. Atención y consciencia

Además de hacer posible el procesamiento de la información relevante para la tarea y de favorecer la concentración para la realización de la misma, la atención está asociada con la experiencia subjetiva de “caer en la cuenta” o “percatarse” (Colmenero, 2004), es decir, prestar atención a algo implica ser consciente de aquello a lo que se presta atención y, a la inversa, para ser consciente de algo hay que prestar atención puesto que ser consciente significa conocer algo y saber que esto se conoce.

La atención y la consciencia son fundamentales para el aprendizaje. Desde la Psicología cognitiva se distingue entre procesos controlados y procesos automáticos. Los procesos mentales controlados están presentes en tareas complicadas o que no sabemos hacer y requieren toda nuestra atención y concentración; por el contrario los procesos automáticos están a la base de tareas sencillas o que hemos practicado en numerosas ocasiones. El aprendizaje de la conducción es un ejemplo del paso de procesos controlados a automáticos. Cuando comenzamos a conducir las tareas motrices que tenemos que realizar requieren toda nuestra atención y paulatinamente, con la práctica continuada se van automatizando, lo que hace posible la liberación de gran cantidad de recursos atencionales que son necesarios para realizar otras tareas relativas a la circulación. Además, no solo se automatizan tareas motrices, ya que lo mismo sucede con otros procesos más complejos como las estrategias de exploración del campo visual (DGT, 2013)

Para Fernández et al. (2011) la conducción sin consciencia presenta una paradoja: por un lado, es un riesgo para la seguridad vial, pero es difícil reducirla porque es el producto de la experiencia en la conducción. De esta circunstancia se deduce que si el automatismo es un resultado del aprendizaje y la experiencia

lleva al automatismo se podría “revertir” el proceso, es decir, volver a la conducción consciente para corregir malas prácticas o mejorar la conducción (Castro et al., 2011). En cualquier caso, lo más relevante de conducir con atención plena, no consiste en volver a hacer conscientes tareas motrices ya automatizadas, sino conducir atendiendo a las circunstancias cambiantes del tráfico sin dejarse llevar por pensamientos o ideas irrelevantes (es decir, nuestra “cháchara” mental).

La conducción sin consciencia es un fenómeno que ya despertó el interés de Wertheim en 1978 y su estudio le hizo formular una teoría a la que denominó hipnosis de la carretera o de la autopista. De acuerdo con este autor, en condiciones de conducción monótona (autopistas, largas rectas sin apenas movimientos, etc...), los conductores no siguen la información visual sino que los movimientos se convierten en autónomos de la información del entorno. Esta hipótesis ha sido puesta a prueba en varios estudios experimentales recibiendo cierto apoyo empírico, si bien es cierto que no es lo mismo estudiar los cambios en la actividad óculo-motora o la somnolencia en un laboratorio que en la conducción real (Castro et al., 2011).

Por su parte, Kerr (1991) adoptó un nuevo punto de vista con respecto a la conducción sin consciencia, denominándola modo de conducción sin atención (DWAM, Driving Without Attention Mode). Este autor considera que se trata de un fenómeno que no guarda relación alguna con la fatiga o el sueño, ni se trata de un trance hipnótico. Según Kerr, es frecuente cuando se realizan recorridos habituales y conocidos, afectando también a la memoria de lo sucedido. Chapman, Ismail y Underwood (2005) comparten el mismo punto de vista de Kerr, denominando experiencia de tiempo en blanco (Time gap experience) al hecho de no recordar el trayecto por el cual se ha circulado (Fernández y Doval, 2011).

Otra evidencia de la relación existente entre los mecanismos atencionales y la consciencia, es decir, de percatarse conscientemente de lo que se ve (Mack y Rock, 1998; cit. en Fernández y Doval, 2011), es la denominada ceguera por inatención. Este fenómeno se puso de manifiesto en un estudio sobre las capacidades perceptivas y atencionales. Para ello se empleó una tarea experimental en la cual los participantes (estudiantes) tenían que estar pendientes a una pantalla en la que aparecían diversas figuras en forma de cruz y tenían que indicar cuál de los brazos de la cruz era más largo (se registraba el tiempo de

respuesta), sin advertirles que durante la tarea podrían aparecer en la pantalla figuras geométricas. En algunas ocasiones, se hacía aparecer círculos o cuadrados y, al preguntar posteriormente a los participantes, se comprobaba que no se habían percatado de la presencia de las figuras, asegurando incluso que no habían aparecido. Sin embargo cuando se les avisaba de la posible presencia de las figuras durante la realización de la tarea, se comprobó que además de realizarla correctamente, señalaban haberlas visto. Este efecto ha sido replicado en diversos estudios con resultados similares (p.e: ver estudio de Simmons, 2000: vídeo de dos equipos de baloncesto pasándose la pelota). Todo esto pone de manifiesto que sin el concurso de la atención somos funcionalmente ciegos (Mack, Pappas, Silverman y Gay, 2002; cit. en Fernández y Doval, 2011), es decir, no se ve lo que hay delante sino lo que las redes atencionales nos hacen esperar que veamos.

La ceguera por inatención se ha atribuido a la influencia del procesamiento de arriba-abajo (top-down), es decir, la percepción visual (proceso básico) estaría mediatizada por la atención dirigida a la tarea (proceso superior). Es decir, se ve lo que se espera ver. Por el contrario, en los procesos de abajo-arriba (bottom-up), es la información sensorial (proceso básico) la que da lugar al proceso superior. En la conducción se da un procesamiento predominante de arriba-abajo, facilitado por una serie de circunstancias como la experiencia, las expectativas, tener un destino prefijado, un horario establecido o utilizar un itinerario habitual. Todas estas circunstancias favorecen que el foco de la atención esté predeterminado y cuando aparece algún imprevisto (p.e: peatón o ciclista) que están donde no se espera, se puede producir el accidente (Fernández y Doval, 2011). A este fenómeno se le conoce como “*mirar sin ver*” (“look without seeing”, “looked but failed to see”). Un ejemplo representativo se pone de manifiesto cuando un conductor llega a una intersección y espera encontrar un turismo pero no ve a un motociclista que se aproxima, a pesar de encontrarse frente a él (Hole y Tyrrell, 1995; Wulf, Hancock, y Rahimi, 1989: cit. en Montes, 2013).

Diversas investigaciones han tratado de determinar los factores que dan lugar a la conducción sin consciencia. En este sentido, un estudio realizado en EEUU por la National Highway Traffic Safety Administration (2006), se encontró que ésta es más frecuente durante el día, con buen tiempo y que desciende con tráfico denso y al aproximarse a intersecciones, lo que parece indicar que los

conductores realizan una especie de autorregulación en función de las demandas del tráfico (Fernández y Doval, 2011). Este hecho puede ser debido a que sólo se puede mantener un cierto grado de atención durante un tiempo (atención sostenida) pero luego baja el nivel e incluso que a mayor esfuerzo por mantenerla antes aparece la fatiga. Es por esto por lo que se cree que los conductores expertos tienden a economizar recursos, prestando la atención requerida por las circunstancias del tráfico y no más, es decir, autorregulan la atención según su experiencia y en función de las necesidades de la circulación.

En el estudio realizado por Fernández y Doval, (2011) se pone de manifiesto que aunque la experiencia influye en la conducción sin consciencia ésta no es el único factor de la que depende, sino que estaría modulada por otras variables como la frecuencia con que se conduce o la repetición de trayectos habituales. De acuerdo con los datos recogidos en el estudio, este fenómeno aparece más en conductores varones menores de 45 años, edad en que se utiliza más el vehículo por motivos laborales o por estudios. Por tanto, son la edad, la frecuencia y los trayectos conocidos los que han sido considerados como factores asociados a este tipo de fenómeno. Por otra parte, la experiencia también modifica la actitud ante la conducción, aumenta la confianza de los conductores en su propia habilidad y disminuye la percepción de riesgo, factores determinantes para la aparición de este fenómeno. Así mismo, la edad, el nivel de estudios y la situación laboral de los conductores son características que afectan tanto a los hábitos de conducción como al nivel de preocupaciones o estrés que tienen los conductores, siendo éstos últimos, factores que favorecen el surgimiento de pensamientos que nada tienen que ver con la conducción.

Desde la perspectiva de las diferencias individuales, Ledesma, Montes, Poó y López Ramón (2010) resaltan el papel de variables psicológicas y de personalidad como factores de predisposición general a la inatención. Entre estas variables destacan la propensión al error y la falta de alerta en la vida cotidiana, la tendencia al aburrimiento, así como rasgos disociativos de la personalidad. Así, los conductores que presentan episodios de conducción sin consciencia serían en mayor medida personas despistadas, olvidadizas y más “multitarea”.

Por último, no se puede dejar de mencionar la influencia de estados físicos y emocionales alterados como factores facilitadores de la inatención. La ingestión

de alcohol y drogas similares reduce la capacidad atencional y altera la percepción, incrementando el tiempo de reacción. De manera similar afectan los medicamentos con efectos sobre el sistema nervioso central, como antihistamínicos, ansiolíticos, etc... que, al producir somnolencia, disminuyen el estado de alerta y afectan negativamente a la atención y concentración. Por otro lado, un exceso de activación (nerviosismo, problemas, preocupaciones, etc.), así como las emociones intensas favorecen la inatención, bien por la aparición de pensamientos o rumiaciones, bien por la hiperreactividad frente a estímulos no relevantes. De igual forma conducir enfermo (con fiebre, dolor, mareo, etc.) disminuye la capacidad de reacción y además se dirigirá la atención de forma repetida hacia los síntomas en lugar de a la conducción (Gras et al., 2008).

1.3.4 Redes neurológicas relacionadas con la atención y la mente errante

Diversos estudios ponen de manifiesto la existencia de dos tipos de redes neuronales de procesamiento correlacionadas negativamente, es decir, cuando una está activada la otra no y viceversa. La primera estaría formada por dos conjuntos de áreas: la red de control ejecutivo (corteza prefrontal superior y corteza intraparietal), responsable de dirigir la atención y la memoria operativa, junto con la ínsula y la corteza anterior del cíngulo, responsables de la selección de estímulos externos relevantes. La segunda red se ha denominado DMN (del inglés “default mode network”) o red neuronal por defecto, y está formada regiones prefrontales de la línea media como el córtex prefrontal medial, entre otras, junto con el córtex cingulado posterior (Brewer et al., 2011; Farb et al., 2007; cit. en Hervás, Cebolla y Soler, 2016). Esta red sería la responsable de la actividad cerebral cuando no se está procesando estímulos externos, cuando está teniendo lugar un procesamiento autorreferencial o cuando se planifica o se imaginan escenarios alternativos o futuros, estando estrechamente relacionada con la teoría de la mente (capacidad de atribuir pensamientos e intenciones a otras personas). Algunos estudios señalan la red neuronal por defecto como el circuito activado durante los estados de divagación de la mente, mente errante o mind-wandering (Farb et al., 2007; Fox et al., 2014; Jang et al., 2011; Mason et al., 2007; cit. en Hervás et al., 2016), de manera que cuando la mente vaga no se produce un

descenso de la actividad neuronal, sino que se produce un cambio en las zonas de activación.

1.3.5 Mindfulness

Mindfulness es la traducción al inglés del término Sati, procedente del Pali, (versión oral del sanscrito) que empleó Buddha para transmitir sus enseñanzas. Para Mañas (2009), mindfulness se puede traducir al castellano como atención desnuda, toma de conciencia, presencia alerta, alerta relajada, consciencia pura, visión clara, visión cabal, o simplemente, meditación. No obstante, la traducción más utilizada en castellano es “atención plena”, aunque algunos autores optan por no traducir el término y utilizan el vocablo inglés. Mindfulness tiene su origen en las enseñanzas originales del Buddha histórico (503 a. C). El objetivo principal de estas enseñanzas era la erradicación del sufrimiento humano y la meditación o mindfulness forma parte de la vía para conseguir dicho objetivo.

Se han propuesto numerosas definiciones de mindfulness. Entre ellas, la más empleada es la de Kabat-Zinn (1994), quien afirma que *“mindfulness significa prestar atención de una manera especial: intencionadamente, en el momento presente y sin juzgar”*. Por su parte, Brown y Ryan (2003) la definen como *“la acción de desarrollar y mantener un determinado tipo de atención especial a la experiencia presente, momento a momento, con una actitud de aceptación radical, libre de todo control y juicios de valor”*. De manera similar, para Simón (2006, 2010) *“mindfulness es una capacidad humana universal y básica, que consiste en la posibilidad de ser conscientes de los contenidos de la mente momento a momento”*.

Quintana (2015) considera que hasta la fecha no se ha conseguido consensuar una definición operativa de mindfulness, ya que la atención plena es vista desde distintos aspectos: como estado psicológico momentáneo, como rasgo o actitud más o menos estable del individuo, como habilidad psicológica que puede ser entrenada o incluso como un tipo de práctica. En este sentido, varios autores resaltan la falta de consenso y las consecuencias que de ello se deriva. Así, Bishop (2002; cit. en Quintana 2015) considera que esta falta de definición

operativa del término mindfulness imposibilita una validación del constructo que permita a los investigadores evaluar la eficacia de mindfulness ni sus beneficios, por lo que enfatiza la necesidad de esa definición operativa así como la creación de instrumentos para su medida. Es por esto que Bishop et al. (2004) proponen una definición de Mindfulness como *“proceso de regulación de la atención en el que se emplea una cualidad de conciencia que no elabora pensamientos sobre la experiencia que ocurre en el momento presente y se despliega una relación con la propia experiencia con una orientación de curiosidad, de apertura y aceptación de la que se obtiene un auto-conocimiento”*. En esta definición se hace referencia a dos componentes: la autorregulación de la atención y la adopción de una actitud particular hacia la experiencia presente: curiosidad, apertura y aceptación.

Por su parte, Brown y Ryan (2003) definen operativamente mindfulness como *“una atención abierta o receptiva a la toma de conciencia de los eventos y experiencias”*. Para estos autores, mindfulness está basado en dos factores o cualidades, en primer lugar la atención centrada en el presente y la toma de conciencia y, en segundo lugar la aceptación. En base a esta definición desarrollan la escala de Mindfulness Awareness and Attention (MASS), escala unidimensional donde los dos factores se encuentran entrelazados.

Mindfulness se puede alcanzar mediante la práctica formal de un tipo de meditación denominada vipassana (Anapanavipassana significa *“plena conciencia de la respiración”*). Aunque en la filosofía budista se distinguen dos tipos de meditación, la meditación mindfulness o vipassana y la meditación de concentración (samatha o samadhi), la vipassana utiliza al principio la práctica de la meditación de concentración.

Por otro lado, y con respecto a la actitud requerida para la práctica de la Atención plena, Simón (2010) establece que la *“instrucción fundamental”* es observar lo que aparezca, sea lo que sea pero esa observación hay que realizarla con una determinada actitud. Uno de los componentes de esa actitud es la aceptación, que consiste en permitir que las cosas sean lo que son en el momento presente. El segundo componente es *la suspensión del juicio*, no juzgar y si mientras observamos el momento presente aparece el juicio, simplemente dejarlo pasar sin implicarnos en él. En tercer lugar se requiere una mente de principiante, noción que hace referencia a la curiosidad, a la observación del momento presente

como lo que es, como si fuese la primera vez que lo observamos, y también a experimentarlo con flexibilidad y apertura mental, sin utilizar el filtro de nuestra experiencia, aprendizaje o creencia. Otro aspecto fundamental es soltar, no aferrarse, caer en la cuenta de que todo tiene un comienzo, un desarrollo y un final, incluso nuestra vida, y que pretender que algo sea permanente, provoca o aumenta el sufrimiento. Por último, para que la observación pueda considerarse *mindful* ha de realizarse con una disposición afectiva positiva que se denomina bondad amorosa y compasiva.

La práctica de *mindfulness* llega a occidente de la mano de Jon Kabat-Zinn (1990, 2009), que la adapta al contexto occidental dentro del ámbito clínico. En un primer momento se dirigió a pacientes con dolor crónico, para posteriormente desarrollar el Programa de Reducción de Estrés Basado en *Mindfulness* (MBSR) de la Universidad de Massachusetts. Después, Segal, Williams y Teasdale (2012), adaptaron este programa dentro de una terapia exclusivamente psicológica bajo la denominación de Terapia Cognitiva para la depresión Basada en *Mindfulness* (MBCT). Otras intervenciones más amplias utilizan *mindfulness* como parte de sus componentes, entre ellas la Terapia de Aceptación y Compromiso (ACT, Hayes, Strosahl y Houts, 2005), la Terapia conductual Dialéctica (DBT, Linehan, 1993) o la prevención de recaídas Basada en *Mindfulness* (Bowen, Chavla y Marlatt, 2013).

En otras áreas, como es el caso de la investigación básica, se están empleando técnicas neurobiológicas para estudiar los cambios que se producen en el cerebro que medita, y esto está dejando entrever que la práctica continuada hace posible que esos cambios permanezcan e incluso que los estados mentales producidos se vayan transformando en rasgos de personalidad (Simón, 2010). Hervás et al., (2016) mantienen que estos cambios son objetivables mediante pruebas de neuroimagen, registros con electroencefalograma y test neuropsicológicos y que dependen del tipo de práctica meditativa que se utilice. Así, señalan que en la fase inicial se entrena la *atención selectiva* mediante la práctica de la focalización atencional (atención a la respiración), mientras que la *atención sostenida* se entrena en una fase posterior mediante la monitorización abierta, es decir, se presta atención al flujo de eventos que surgen en el momento presente (sensaciones, emociones y pensamientos).

Brefczynski-Lewis, Lutz, Schaefer, Levinson y Davidson (2007) realizaron un trabajo en el cual estudiaron con resonancia magnética funcional la actividad cerebral en dos grupos de meditadores, unos expertos y otros noveles, que practicaban la concentración de la atención sobre un pequeño punto en una pantalla. Una de las conclusiones más importantes del estudio es que la activación de redes neuronales relacionadas con mecanismos de *atención sostenida*, se producía de manera diferente en función de la experiencia meditativa de cada uno de los subgrupos en que se dividió la muestra. Los meditadores expertos (19.000 horas de práctica), presentaban más activación que los sujetos menos expertos, pero los sujetos con el máximo número de horas de práctica (44.000) volvían a presentar una menor activación. Gráficamente el efecto de la práctica meditativa se representaría como una “U” invertida, en la que los sujetos con un nivel intermedio de horas de práctica son los que más activación muestran. Esto parece indicar que en el cerebro de los meditadores más experimentados se han producido cambios de plasticidad neural que les permite alcanzar estados similares de concentración que los practicantes intermedios, pero sin necesidad de realizar tanto esfuerzo atencional. La conclusión que parece desprenderse de este estudio es que cuanto más experto se es, menos esfuerzo cuesta alcanzar el estado de concentración, ya que las redes neurales necesarias son anatómicamente más robustas.

Otro de los hallazgos interesantes de este trabajo es que en los sujetos con más horas de meditación, se encontró una activación pasajera del córtex prefrontal dorsolateral (DLPFC), región con capacidad ejecutiva, relacionada con la producción de estados de alerta y monitorización de la activación atencional (Raz y Buhle, 2006; cit. en Simón 2007). La activación de esta zona duraba unos 10-20 segundos al principio de la meditación y luego volvía a la línea basal. En cambio, los meditadores con menos horas de práctica mostraban una activación de esta zona más larga y sostenida, indicando que requerían de un esfuerzo más prolongado para mantener la atención en el presente. Por tanto, la investigación neurobiológica confirma que la práctica de *mindfulness* propicia un cambio inmediato en nuestro estado mental y que si la práctica se prolonga durante bastante tiempo, lo que al principio es una modificación funcional transitoria, se convierte en cambios permanentes en la estructura cerebral, cambios que implican

modificaciones también duraderas en la manera de ser y de reaccionar del sujeto, lo que supone el cambio de un rasgo en su personalidad (Simón, 2006).

Recientemente se han llevado a cabo estudios con la finalidad de comprender los mecanismos responsables del cambio que produce la práctica de mindfulness tanto a nivel psicológico como neurobiológico y que permiten mejorar el bienestar y reducir determinados síntomas de quien lo practica. En este sentido, Tang, Hölzel, y Posner (2015) señalan la existencia de tres componentes que interactúan entre sí: la mejora del control atencional, una mayor regulación emocional y la transformación de la auto-consciencia a través de un menor procesamiento auto-referencial, factores que aportan beneficios como una mayor consciencia del cuerpo y mayor ecuanimidad (Hervás et al., 2016).

En lo relativo a la mejora del control atencional, en las intervenciones basadas en Mindfulness se ha observado la mejora de la focalización atencional, siendo ésta considerada como la “puerta del cambio”, ya que la “instrucción principal” del entrenamiento es llevar la atención al objeto de atención (ancla). Chiesa, Calatti y Serreti (2011; cit. en Hervás et al.,) han observado cambios tanto en atención sostenida, selectiva y atención ejecutiva. Por otra parte, se ha puesto de manifiesto que conforme avanza la práctica, la capacidad cognitiva necesaria para mantener el objeto de atención requiere menos esfuerzo (Tang et al., 2015; cit en Hervás et al., 2016) y que la práctica continuada produce mejoras en procesos como la memoria de trabajo y otras funciones cognitivas (Soler et al., 2016; cit. en Hervás et al., 2016). De igual forma, se cree que el desarrollo de las capacidades atencionales también implica una disminución de la divagación mental, lo que redundaría en la mejoría del funcionamiento psicológico (Levinson, Stoll, Kindy, Merry y Davidson, 2014; cit. en Hervás et al., 2016).

En cualquier caso, y como señala Simón (2010) el estudio de los efectos que produce la práctica de Mindfulness está aún en sus comienzos y se espera que en los próximos años se produzcan hallazgos importantes que ayuden a comprender su funcionamiento, pero sobre todo el del cerebro.

1.4 Revisión de otros programas/intervenciones/tratamientos para el tema objeto de intervención: Estudios empíricos de validación y resultados.

En la revisión llevada a cabo para la elaboración de este trabajo no se han encontrado programas específicos de intervención/tratamiento para la mejora de la atención en conductores que tengan como objetivo la reducción de la conducción sin consciencia.

En la actualidad, desde la Administración se llevan a cabo campañas preventivas y de concienciación sobre distintos temas, entre ellos las distracciones al volante, apostando igualmente en la educación vial, con la incorporación de contenidos relativos a este problema en general, pero, incidiendo sobre todo en las distracciones tecnológicas que son las que ocupan mayor interés por su alta incidencia.

Por su parte, desde la formación de conductores también se realiza concienciación y se entrena a los futuros conductores empleando métodos y estrategias para desarrollar habilidades perceptivas y anticipatorias.

Sin embargo, hasta el momento no ha sido estudiada la aplicación de la práctica de mindfulness en relación al comportamiento del conductor, aunque algunos autores señalan que podría mejorar esta tarea, al estar basada dicha práctica en focalizar y ser plenamente conscientes de lo que sucede en el momento presente (Abdul Hanan, King y Lewis, 2011). Por su parte, Kass, Cole y Legan (2008) recomiendan el entrenamiento en mindfulness para conductores noveles con el fin de ayudarlos a identificar estímulos internos y externos relevantes para la conducción.

En general, es lógico pensar que si la práctica de mindfulness puede mejorar la autorregulación de la atención en la vida cotidiana, de la misma forma podría mejorarla en la conducción.

El programa de intervención que se plantea en este trabajo está basado en el programa MBSR de la Universidad de Massachusetts, y estaría adaptado a conductores con el objetivo de mejorar la atención de los mismos. Tendrá una duración de un año y consistirá en un entrenamiento de 8 semanas de duración en las cuales se realizarán distintas prácticas formales e informales, psicoeducación, dinámicas y debates en grupo. Al finalizar el programa se realizarán sesiones de recuerdo y seguimiento durante 10 meses.

2. Participantes.

Para la implementación del programa de intervención se seleccionarán 20 participantes a través de distintos centros de reconocimiento médico de Jaén para su posterior asignación a cada uno de los dos grupos que se formaran (grupo 1: intervención y grupo 2: control en lista de espera).

La asignación se realizará de forma que ambos grupos sean lo más homogéneos posibles en cuanto a características sociodemográficas.

Los criterios de selección que deben cumplir los participantes para su inclusión serán conductores menores de 45 años, con nivel de estudios medio/alto activos laboralmente, con experiencia en la conducción (antigüedad mínima de 10 años con el permiso de conducir) y que usen el vehículo frecuentemente (al menos una vez por semana).

Se cree conveniente que los participantes cumplan estos criterios de inclusión ya que el estudio de Fernández y al. (2011) concluyó que los conductores en los que aparecía con mayor frecuencia la conducción sin consciencia cumplían estas características.

3. Metodología e Instrumentos de evaluación

Las variables que se pretenden medir son la atención plena y los errores por falta de atención en los conductores. Además, se recogerán datos sociodemográficos de los participantes, y se comprobará si está presente el sesgo de deseabilidad social a la hora de responder a los instrumentos propuestos. Para la evaluación de los participantes han sido seleccionados los instrumentos que se detallan a continuación.

En primer lugar se ha confeccionado un cuestionario sociodemográfico donde se recogen datos como, la edad, género, nivel educativo, antigüedad con el permiso de conducir, frecuencia con la que conduce, accidentes de tráfico en los que se ha visto involucrado/a y causas, etc.

Para evaluar la presencia/ausencia de atención plena se ha seleccionado la escala MAAS (Escala de atención y conciencia plena, Mindful Attention Awareness Scale; Brown y Ryan, 2003; adaptación española Soler et al. 2012). Esta es una escala unifactorial que evalúa de forma global la disposición de estar atento y consciente a la experiencia presente en actividades de la vida cotidiana.

Según sus autores se trata de una medida de rasgo ya que recoge una tendencia de acción. La escala se centra en la presencia de atención y conciencia, sin evaluar otros conceptos asociados a Mindfulness como aceptación, gratitud, empatía o confianza. Esta escala ha sido utilizada tanto en población clínica como no clínica así como en sujetos con y sin experiencia en meditación, motivo por el cual es utilizada con frecuencia en investigación.

Según Quintana (2015), la escala valora el grado en el que se actúa en “piloto automático”, se está preocupado, o no se presta atención al momento presente. Esto implica que no mide directamente la atención plena, sino la ausencia de la misma. Consta de 15 ítems a los que se responde mediante una escala tipo likert de 6 puntos, donde 1 es casi siempre y 6 casi nunca. Es un instrumento breve y de fácil aplicación y la puntuación se obtiene mediante la media aritmética del total de ítems, de modo que a mayor puntuación mayor disposición mindfulness. Según Soler et al. (2012) la adaptación española presenta una consistencia interna global de $\alpha = 0,897$. Así mismo, cuando se ha utilizado el método de las dos mitades para calcular el coeficiente de fiabilidad, con la corrección de Spearman-Brown, el valor obtenido ha sido de 0,865. Estos mismos autores han determinado la validez convergente de la escala mediante la comparación entre las puntuaciones obtenidas en dicha escala y las obtenidas en el Five Facets Mindfulness Questionnaire (FFMQ), (Baer et al., 2006; Baer et al., 2008) y la validez divergente mediante la correlación de las puntuaciones obtenidas en la MAAS con la escala de depresión CES-D, encontrando una correlación de Pearson de -0,558 con una $p < 0,001$.

En cuanto a la estabilidad temporal de la escala Soler et al. (2012) han encontrado una correlación de Pearson de 0,823, con una $p < 0,001$.

Para evaluar la propensión a cometer errores por falta de atención durante la conducción se ha seleccionado la escala ERIC (Escala de Errores Relacionados con la Inatención en Conductores; Montes, 2013). Esta es una medida de autoinforme que evalúa diferencias individuales en la propensión a cometer errores atencionales en la conducción. Está compuesta por 19 ítems a los que se responde mediante una escala tipo likert de 5 puntos, donde 1 es nunca o casi nunca y 5 es siempre o casi siempre. Según su autora mide la propensión a cometer errores de desempeño en la conducción a causa de la inatención, entendiendo como tales los errores no intencionales que resultan parcial o

totalmente de fallos atencionales. Montes (2013) han seguido el modelo teórico de Reason (1990), según el cual estos errores no son consecuencia del desconocimiento de la tarea o falta de experiencia, sino más bien lo contrario. Es decir, se dan en tareas bien conocidas que se realizan de manera automática. Los estudios psicométricos realizados por la autora establecen una consistencia interna de $\alpha = 0,86$ y una estabilidad temporal de $r = 0,80$, $p < 0,01$.

Por su parte para evaluar el sesgo de deseabilidad social frecuente en los autorregistros, se ha seleccionado la escala DSDS (Escala de deseabilidad social del conductor; Driver Social Desirability Scale; Lajunen et al., 1997; versión adaptada al castellano Poó, Ledesma y Montes, 2010).

Se trata de una escala que evalúa la tendencia a dar respuestas sesgadas positivamente sobre el propio comportamiento como conductor. Consta de 12 ítems a los que se responde mediante una escala tipo líkert de 7 puntos donde 1 es “nada verdadero” y 7 “totalmente verdadero”. La escala está dividida a su vez en 2 subescalas que evalúan dos sesgos diferentes de deseabilidad social. La primera de ellas denominada Driving Impression Management (DIM), “manejo de la impresión de conducción” hace referencia a la tendencia deliberada a dar una descripción favorable de la propia habilidad en la conducción, por lo que se relaciona con la mentira y la falsificación. La segunda, denominada Driver Self Deception (DSD), “autoengaño”, se refiere al exceso de confianza del conductor en sus propias capacidades para el desempeño de la tarea. A diferencia de la primera, la DSD muestra un sesgo positivo pero honesto por parte del conductor (Lajunen et al., 1997). La adaptación al castellano de esta escala presenta una consistencia interna de $\alpha = 0,77$ (DSDS: $\alpha = .81$; DIM: $\alpha = .86$)

(Ver instrumentos en anexo 1)

4. Procedimiento de la investigación.

Antes de la implementación del programa se llevará a cabo una sesión informativa con los participantes de los dos grupos donde se les facilitará por escrito toda la información necesaria sobre el programa, garantizando el cumplimiento de los preceptos éticos, así como la confidencialidad de los datos,

solicitándoles el consentimiento informado, el compromiso de asistencia a las sesiones y la práctica diaria.

Igualmente se realizara la primera evaluación de ambos grupos mediante los instrumentos seleccionados.

Al finalizar el programa de intervención se realizará una segunda evaluación (post-intervención), y durante el periodo de recuerdo se volverá a evaluar (a ambos grupos) en la sesión mensual de julio y en la última, enero del año siguiente. Una vez finalizado el programa con el grupo intervención se repetirá el mismo proceso con el grupo control en lista de espera.

Por lo tanto el programa responde a un diseño factorial 2X4, cuasi-experimental con grupo control en lista de espera.

5. Descripción del plan de intervención o tratamiento.

El programa de intervención está basado en el programa MBSR (Mindfulness-Based Stress Reduction), o REBAP (Reducción de estrés basado en la atención plena), desarrollado por el Dr. Jon Kabat-Zinn en 1979 en el Centro Médico de la Universidad de Massachusetts, EEUU, adaptado a la inatención en los conductores. MBSR es un programa psico-educativo que se imparte en formato grupal de 8 semanas de duración en el cual se realiza un entrenamiento sistemático en la meditación mindfulness y en una modalidad de yoga denominada “Hatha yoga”. En la actualidad el programa es utilizado ampliamente para la reducción de la morbilidad psicológica asociada a las enfermedades crónicas como para trastornos emocionales y conductuales.

El programa de intervención que se plantea en este trabajo consiste en una actividad psico-educativa grupal de un año de duración. Se dividirá en 2 fases: la primera fase comenzará con una sesión informativa en el mes de diciembre y posteriormente se iniciará el programa propiamente dicho, que se llevará a cabo durante 8 semanas (febrero-marzo 2018; véase cronograma en anexo 2), en las cuales se realizará una sesión semanal de 2 horas y media de duración, excepto la semana de la sesión 6 en la que además, tendrá lugar una práctica intensiva de 8 horas. En la segunda fase se realizarán 10 sesiones de recuerdo y seguimiento a razón de una sesión mensual de 2 horas y media de duración igualmente.

En cada sesión se incluirán explicaciones teóricas sobre un tema y se realizará la práctica de distintos ejercicios de meditación, relajación y yoga. Las sesiones están diseñadas de forma que sean participativas mediante ejercicios y dinámicas de grupo. Cada sesión se complementará con la práctica diaria en casa durante 45-60 minutos de los ejercicios que se propongan semanalmente (práctica formal), así como la realización de actividades cotidianas con conciencia plena (práctica informal). El programa será impartido por un instructor acreditado en el programa MBSR (REBAP).

5.1 Sesiones

La implementación del programa tendrá una duración de un año, comenzando en enero de 2018 y finalizando en Enero de 2019. La sesión informativa se realizará en el mes de enero de 2018, el programa (8 sesiones más un día de práctica intensiva) se llevará a cabo durante los meses de febrero y marzo de 2018, a razón de una sesión semanal, excepto el día de práctica intensiva que se realizará en la misma semana de la sesión 6 y posteriormente se realizará una sesión de recuerdo mensual desde abril de 2018 a enero de 2019.

Para comprobar la efectividad del programa se realizará una evaluación pre-intervención en la sesión informativa, una evaluación post-intervención en la sesión 8 y dos evaluaciones durante las sesiones de recuerdo y seguimiento de julio de 2018 y de enero de 2019 (sesión 4 y 10 respectivamente). (Véase cronograma en anexo 2).

A continuación se presentan todas las sesiones en formato de ficha técnica (cada una de las sesiones aparecen detalladas en el anexo 3).

SESIÓN: 0	SESIÓN INFORMATIVA
OBJETIVOS	-Dar a conocer el programa de intervención -Realizar la evaluación pre-intervención.
MATERIALES	-Ordenador portátil, proyector, pantalla y presentación en PP del programa de intervención. -Instrumentos de evaluación y bolígrafos
ACTIVIDADES	- Presentación del programa y preguntas (60´) - Pre-evaluación (60´)

Objetivos de la sesión: En primer lugar, explicar el programa de intervención que se va a llevar a cabo. En segundo lugar realizar la evaluación inicial de los participantes mediante los instrumentos seleccionados.

Materiales de la sesión: Se utilizará un ordenador portátil con el programa PowerPoint y la presentación elaborada sobre el contenido del programa de intervención. También será necesario un proyector y una pantalla.

Para la evaluación inicial se aportarán los cuestionarios seleccionados para cada uno de los participantes así como bolígrafos para responder.

Actividades de la sesión:

Presentación del programa de intervención, facilitando toda la información necesaria, especificando los objetivos, contenido y metodología que se va a emplear. Se realizará una pequeña práctica de atención a la respiración de 5 minutos de duración para que los participantes experimenten este tipo de entrenamiento. Se informará sobre el material personal que deben aportar: esterilla o banco de meditación, cojín y manta. Una vez finalizada la exposición se abrirá un turno de preguntas para aclarar las posibles dudas y cuestiones.

Entrega y pasación de los instrumentos de evaluación, facilitando las instrucciones necesarias.

SESIÓN 1	“ATENCIÓN PLENA”
OBJETIVOS	- Conocer qué es la conciencia plena - Experimentar la conciencia mediante la práctica
MATERIALES	- Ordenador, proyector, folios y bolígrafos. - Guía del programa, CD audios prácticas formales y Hoja de registro de actividades para casa - Un cuenco con pasas
ACTIVIDADES	- Ejercicio de presentación para romper el hielo (15´) - Exposición teórica. (30´) - Comer uvas pasas con conciencia plena. Reflexión. 30´ - Atención a la respiración breve (5´) - Escaneo corporal y reflexión (55´)
ACTIVIDADES PARA CASA	- Realizar exploración corporal guiada por CD (6días) - Realizar una actividad de la vida cotidiana con conciencia plena. - Una comida, al menos, con conciencia plena
Resumen de la sesión y actividades para casa y registros (15´)	

Objetivos de la sesión: Conocer qué es mindfulness o conciencia plena y comenzar a experimentar la conciencia plena a través de distintas prácticas.

Materiales de la sesión: Ordenador portátil, proyector, folios y bolígrafos. Un cuenco de pasas. Entrega de material a los participantes (guía del programa y audios para guiar las prácticas formales en casa, hojas de registro de actividades).

Estructura de la sesión: En primer lugar se realizará una actividad para romper el hielo y que sirva para la presentación de los participantes. Explicación teórica sobre qué es la conciencia plena y realización de las primeras prácticas. El primer ejercicio que se va a llevar a cabo consiste en comer una uva pasa con conciencia plena, apreciándola con todos los sentidos. A continuación se realizará una puesta en común y reflexión sobre la experiencia. Se continúa con una breve práctica de atención a la respiración (5´) y nueva puesta en común para expresar las posibles dificultades de atender a la respiración, comprobando la tendencia natural de la mente que consiste en saltar continuamente de una cosa a otra. La última práctica consiste en la exploración corporal guiada por el instructor. Para finalizar se realiza un resumen de la sesión y se explican las actividades para casa y el registro de las mismas.

SESIÓN: 2	PILOTO AUTOMÁTICO
OBJETIVOS	- Reconocer el modo “piloto automático” y la tendencia de entrar en él - Aprender a reconducir la atención y volver al momento presente - Practicar el desplazamiento voluntario de la atención como un foco por cada parte del cuerpo
MATERIALES	- Ordenador, proyector, folios y bolígrafos
ACTIVIDADES	- Breve ejercicio de atención a la respiración (10´) - Recuerdo sesión anterior y puesta en común de la práctica semanal: experiencias y/o dificultades (30´) - Exposición del tema de la sesión (30´) - Ejercicio de exploración corporal (45´) - Puesta en común y reflexión (20´)
ACTIVIDADES PARA CASA	- Realizar exploración corporal guiada por audio (6 días) - Realizar actividad de la vida diaria con conciencia plena - Realizar 10´ de atención a la respiración (6 días) - Registro de los momentos en que hemos entrado en “piloto automático”
Resumen de la sesión y explicación de las actividades para casa y registros (15´)	

Objetivos de la sesión: Reconocer el modo “piloto automático” que empleamos en multitud de actividades y que nos priva de ser conscientes del momento presente. Aprender a reconducir la atención en cuanto nos percatamos de la desconexión con el aquí y ahora. Practicar voluntariamente el desplazamiento de la atención, a través de la exploración corporal, como si de un foco se tratara, por cada parte del cuerpo, reconduciendo la atención cada vez que se aleja del momento presente.

Materiales de la sesión: Se utilizará ordenador portátil y proyector como apoyo a la exposición del tema de la semana. Los participantes utilizarán el material personal necesario para la realización de la exploración corporal.

Estructura de la sesión: La sesión comenzará con un breve ejercicio de atención a la respiración con el objetivo de centrarse en el momento presente antes de compartir las experiencias de las prácticas semanales. A continuación se hará un breve repaso de la sesión anterior seguido de la puesta en común y reflexión sobre las actividades para casa en las que se puedan expresar experiencias, dificultades, descubrimientos personales etc. Explicación teórica del modo “piloto automático”, causas y consecuencias. Ejercicio de escaneo corporal, reflexión y puesta en común. Resumen y cierre de la sesión con explicación de las tareas para casa y registro de las mismas.

SESIÓN 3	ATENCIÓN Y CONDUCCIÓN
OBJETIVOS	- Conocer los mecanismos atencionales y su implicación en la conducción, conocer la relación entre atención y consciencia - Seguir entrenando la autorregulación de la atención ampliando el repertorio a ejercicios en movimiento
MATERIALES	- Ordenador, proyector, folios y bolígrafos
ACTIVIDADES	- Atención a la respiración (15´) - Recuerdo sesión anterior y puesta en común de la práctica semanal: experiencias y/o dificultades (30´) - Exposición teórica sobre el tema de la sesión (30´) - Ejercicios de Yoga en el suelo (45´) - Puesta en común y reflexión (15´)
ACTIVIDADES PARA CASA	- Exploración corporal y yoga en el suelo días alternos (45´) - Atención a la respiración (10´) los días de yoga en suelo - Actividad de la vida cotidiana con consciencia plena - Seguir registro de momentos en “piloto automático”
Resumen de la sesión y explicación de actividades para casa y registros (15´)	

Objetivos de la sesión: Conocer los distintos mecanismos atencionales implicados en la tarea de conducir. Conocer la relación entre atención y consciencia. Continuar con el entrenamiento de la atención a la respiración e introducción de ejercicios de yoga en el suelo.

Materiales de la sesión: Ordenador y proyector para la exposición teórica y vídeo seleccionado para mostrar experimento de Simmons (2000) sobre atención selectiva. Material personal para la práctica formal

Estructura de la sesión: En primer lugar se realizará la práctica de atención a la respiración para centrarse en el momento presente. Breve resumen de la sesión anterior y dinámica en pequeños grupos y posterior puesta en común de las experiencias y dificultades de las prácticas semanales. Exposición teórica sobre el tema de la sesión. Incorporación de una nueva práctica: yoga de suelo, los participantes realizarán una serie de ejercicios de yoga siguiendo las indicaciones del instructor que servirá de modelo. Puesta en común y reflexión sobre la experiencia. Resumen y cierre de la sesión y explicación de las actividades a realizar durante la semana.

SESIÓN 4	ACCIDENTES DE TRÁFICO (EL FACTOR HUMANO)
OBJETIVOS	- Conocer el impacto de los accidentes de tráfico como problema de salud mundial. Accidentes más frecuentes y consecuencias. El factor humano y su responsabilidad. - Continuar con el entrenamiento de la atención utilizando la respiración como objeto de atención y la concentración mediante los ejercicios de yoga
MATERIALES	- Ordenador, proyector, folios y bolígrafos
ACTIVIDADES	- Atención a la respiración (15') - Repaso de la sesión anterior y puesta en común de la práctica semanal: experiencias y/o dificultades (30') - Exposición teórica sobre el tema de la sesión (30') - Yoga en el suelo (45') - Puesta en común y reflexión (15')
ACTIVIDADES PARA CASA	- Exploración corporal y yoga en el suelo días alternos 45' - Atención a la respiración 10' los días de yoga en suelo - Caminar por la calle con conciencia plena - Registro de momentos de falta de atención durante la conducción
Resumen de la sesión y explicación de actividades para casa y registros (15')	

Objetivos de la sesión: Conocer el impacto de los accidentes de tráfico a nivel personal, familiar y social. Tipos y causas. Influencia del factor humano. Continuar con el entrenamiento de la conciencia plena mediante la atención a la respiración y la concentración en movimiento, atendiendo a la ejecución del ejercicio y a las sensaciones corporales.

Materiales de la sesión: Ordenador y proyector para la exposición del tema y material personal para los ejercicios de yoga.

Estructura de la sesión: Se comenzará la sesión con la práctica de atención a la respiración para centrarse en el momento presente. Breve repaso de la sesión anterior y puesta en común de las actividades para casa, experiencias y dificultades. Posteriormente se expondrá el tema de la sesión, los accidentes de tráfico y su impacto. Posteriormente se realizan los ejercicios de yoga en el suelo y se concluye con la reflexión de ésta última práctica, resumen y cierre de la sesión así como con la explicación de las actividades para casa y los registros.

SESIÓN 5	INATENCIÓN Y CONDUCCIÓN SIN CONSCIENCIA
OBJETIVOS	- Conocer en qué consiste la conducción sin consciencia y como la práctica de mindfulness puede evitarla - Practicar la atención plena ampliando el repertorio de ejercicios meditativos
MATERIALES	- Ordenador, proyector, folios y bolígrafos
ACTIVIDADES	- Repaso de la sesión anterior y puesta en común de la práctica semanal: experiencias y/o dificultades (15´) - Exposición teórica sobre el tema de la sesión (25´) - Yoga de pie (30´) - Meditación sentados (45´) - Caminar consciente (5´) - Puesta en común y reflexión (15´)
ACTIVIDADES PARA CASA	- Yoga de pie (3 días) más atención a la respiración - Meditación sentados (3 días) - Caminar consciente - Ser conscientes y la inatención conduciendo y traer nuevamente la atención
Resumen de la sesión y explicación de actividades y registros (15´)	

Objetivos de la sesión: Conocer qué es la conducción sin consciencia, causas y consecuencias y cómo mindfulness puede ayudar a combatirla. Practicar la atención plena, ampliando la variedad de ejercicios meditativos, mejorando las habilidades mediante la práctica.

Materiales de la sesión: Ordenador, proyector y material personal para la práctica.

Estructura de la sesión: Se comenzará con el repaso de la sesión anterior y la puesta en común de las actividades para casa, experiencias y/o dificultades. A continuación se explica el tema de la sesión: la conducción sin consciencia, en qué consiste y cómo la atención plena puede ayudar a mitigar este fenómeno. Se comienza la práctica meditativa de la sesión con ejercicios de yoga de pie, otra variedad de ejercicios de yoga (ver anexo 4). Se continúa con la meditación sentados (ver anexo 4), que consta de tres partes: atención a la respiración, exploración de las sensaciones corporales, atención a sonidos, pensamientos y emociones. Entre la segunda y la tercera parte de la meditación se realiza un ejercicio de caminar consciente (ver anexo 4). A continuación se lleva a cabo una puesta en común para compartir las experiencias y/o dificultades para finalizar con el resumen y cierre de sesión y la explicación de las actividades para casa.

SESIÓN 6	MENTE DE PRINCIPIANTE
OBJETIVOS	- Conocer qué es la mente de principiante y por qué es esencial en la atención plena en general y en la conducción en particular. Mejorar las habilidades adquiridas durante las semanas anteriores continuando con la práctica
MATERIALES	- Ordenador, proyector, folios y bolígrafos
ACTIVIDADES	- Atención a la respiración (10´) - Repaso de la sesión anterior y puesta en común de la práctica semanal: experiencias y/o dificultades (15´) - Dinámica escucha consciente (15´) - Exposición teórica sobre el tema de la sesión (25´) - Meditación sentados (45´) - Caminar consciente (10´) - Puesta en común y reflexión (15´)
ACTIVIDADES PARA CASA	- Meditación sentados (6 días) - Caminar consciente (6 días) - Práctica de conducción consciente
Resumen de la sesión y explicación de actividades para casa (15´)	

Objetivos de la sesión: Conocer en que consiste la” mente de principiante” y cómo contribuye a la atención plena, en cualquier ámbito de la vida cotidiana y en la conducción en mayor medida. Continuar con el entrenamiento de la atención plena, mejorando las habilidades mediante la práctica.

Materiales de la sesión: Ordenador, proyector y material personal para la práctica.

Estructura de la sesión: Se comienza con una breve práctica de atención a la respiración para centrarse en el momento presente. Repaso de la sesión anterior y puesta en común de las actividades para casa. A continuación se realiza una dinámica de escucha consciente (ver anexo 3), en pareja, una vez finalizada se procede a la exposición del tema de la sesión: la “mente de principiante”, en qué consiste y cómo esta actitud contribuye a la atención plena en general y a la conducción en particular. Posteriormente se lleva a cabo la práctica formal de la sesión: meditación guiada, intercalando entre la segunda y la tercera parte de la misma, meditación caminando. Se finaliza con una puesta en común y reflexión sobre la práctica, seguida del resumen de la sesión y la explicación de las actividades para casa y los registros

INTENSIVA	Jornada de silencio y práctica intensiva (8 horas)
OBJETIVOS	- Practicar de forma intensiva todos los ejercicios realizados en las sesiones anteriores - Experimentar el silencio durante toda la jornada
MATERIALES	- Materiales personales de los participantes y comida
ACTIVIDADES	- Atención a la respiración - Exploración corporal - Meditación sentados - Caminar consciente - Yoga en el suelo y de pie - Comida consciente - Meditación mettha (compasión)

Objetivos de la sesión: Practicar de forma intensiva y en silencio todos los ejercicios realizados en las sesiones anteriores

Materiales de la sesión: Materiales personales aportados por los participantes (esterilla, cojín, manta) y comida

Estructura de la sesión: Se comenzará la sesión con una breve práctica de atención a la respiración y a continuación se irán encadenando los distintos ejercicios hasta la hora de la comida, con pequeños descansos para atender a necesidades personales. El principio y el final, tanto de las prácticas como de los descansos, se anunciará mediante címbalos tibetanos de meditación (Ting-shags). El instructor será el único que no permanezca en silencio por la necesidad de guiar las prácticas. Se descansará a la hora de la comida y los participantes se apartarán para realizarla con conciencia plena, posteriormente se dispondrá de un tiempo de descanso hasta que los címbalos anuncien nuevamente el comienzo de la práctica. Se volverán a repetir las prácticas de la mañana para finalizar con la meditación mettha o compasión. Antes de finalizar la jornada se dará la oportunidad a los participantes de expresar aquello que consideren oportuno después del día de práctica intensiva: experiencias, reflexiones, dificultades, etc..., y se despedirá la sesión.

SESIÓN 7	EMOCIONES, ESTRÉS Y CONDUCCIÓN
OBJETIVOS	- Conocer la influencia de los estados emocionales intensos y el estrés en la conducción sin consciencia - Práctica de la atención plena para perfeccionar las habilidades
MATERIALES	- Ordenador, proyector, folios y bolígrafos
ACTIVIDADES	- Atención a la respiración (15´) - Repaso de la sesión 6 y puesta en común de las actividades para casa: experiencias y/o dificultades (30´) - Exposición del tema de la sesión (30´) - Meditación sentados (45´) - Caminar consciente (15´)
ACTIVIDADES PARA CASA	- Realizar 6 días de la semana 45-60´ de meditación, alternando los ejercicios ya realizados a elección - Práctica de la conducción consciente
Resumen de la sesión y explicación de las actividades para casa (15´)	

Objetivos de la sesión: Conocer cómo el estrés y los estados emocionales intensos favorecen la aparición de la conducción sin consciencia. Continuar con la práctica de la atención plena para perfeccionar las habilidades.

Materiales de la sesión: Ordenador portátil, proyector y material personal para la meditación.

Estructura de la sesión: Se comenzará atendiendo a la respiración para centrarse en el momento presente. A continuación se repasará la sesión anterior y se pondrán en común las actividades para casa, experiencias y/o dificultades. Exposición teórica del tema de la sesión: estrés y estados emocionales intensos como factores facilitadores de la conducción sin consciencia. Cómo la práctica de la atención plena puede hacer que se reduzca el estrés y se lleve a cabo la regulación emocional. Se pasará a la realización de la práctica formal de meditación sentados y, entre la segunda y tercera parte de la misma, se intercalará el ejercicio de caminar consciente. Por último se realizará un resumen y cierre de la sesión así como la explicación de las actividades para casa y los registros.

SESIÓN 8	CONDUCIENDO CON CONCIENCIA PLENA
OBJETIVOS	- Recapitular todo lo que hemos aprendido con respecto a la conciencia plena y cómo la práctica continuada puede mejorar la conducción sin consciencia - Realizar la evaluación post-intervención
MATERIALES	- Material elaborado a lo largo del programa, guía facilitada y apuntes de los participantes - Instrumentos de evaluación
ACTIVIDADES	- Práctica de atención a la respiración (15´) - Puesta en común para resumir lo que se ha trabajado a lo largo del programa y expresar experiencias, descubrimientos y dificultades (60´) - Evaluación post-intervención (60´)
ACTIVIDADES PARA CASA	- Realizar a diario 45-60 ´alternando los ejercicios a elección del participante - Conducir con consciencia plena - Realizar alguna actividad de la vida cotidiana con conciencia plena y si es posible una comida a la semana.
Despedida y cierre del programa, explicación de las actividades que se deben realizar hasta la próxima sesión (15´)	

Objetivo de la sesión: Realizar un repaso y recapitulación de los contenidos trabajados durante el programa. Llevar a cabo la evaluación post-intervención.

Materiales de la sesión: Material confeccionado a lo largo del programa por parte de los participantes, mediante notas y apuntes y hojas de registro y el empleo de la guía que se facilitó al comienzo del programa.

Estructura de la sesión: Se realizará una breve práctica de atención a la respiración para tomar contacto con el momento presente antes de proceder a una puesta en común en la que los participantes, que voluntariamente quieran, puedan expresar sus experiencias, descubrimientos y dificultades a lo largo del programa. El instructor los guiará para que sean ellos los que realicen un resumen o recapitulación de los contenidos tratados a lo largo de las sesiones y comprendan la relación con la práctica de la conciencia plena. Posteriormente se realizará la pasación de los cuestionarios a los participantes para llevar a cabo la evaluación post-intervención, facilitando las instrucciones necesarias para su cumplimentación. Para finalizar se cerrará el programa explicando las prácticas

formales e informales que deberán realizar para continuar con el entrenamiento hasta la próxima sesión de recuerdo y seguimiento.

Esa misma jornada se habrá citado al grupo control en lista de espera para realizar una segunda evaluación que sirva para contrastar los resultados de la post-evaluación del grupo intervención.

	SESIÓN DE RECUERDO
OBJETIVOS	Practicar distintos ejercicios de atención plena como recuerdo Realizar un seguimiento de los resultados del programa
MATERIALES	Material personal para la práctica Instrumentos de evaluación (sesión 4 y 10)
ACTIVIDADES	Atención a la respiración Exploración corporal Meditación sentados Caminar conscientes Yoga en el suelo y de pie Puesta en común para expresar experiencias, descubrimientos y/o dificultades.
ACTIVIDADES PARA CASA	Continuar con las actividades propuestas en la última sesión del programa, alternando los ejercicios diarios a elección del participante. Conducción consciente y actividades de la vida cotidiana con conciencia plena.

Objetivos de la sesión: Realizar un recuerdo y seguimiento del programa de intervención

Materiales de la sesión: Materiales personales de los participantes para la práctica. Instrumentos de evaluación que se volverán a cumplimentar en la sesión 4 y 10 del seguimiento.

Estructura de la sesión: Se comenzará con un breve ejercicio de atención a la respiración para tomar contacto con el momento presente. A continuación se realizará una puesta en común para expresar experiencias, descubrimientos y/o dificultades de las actividades para casa. Se realizará en cada sesión de seguimiento distintos ejercicios, alternándolos en cada sesión, al finalizar se volverá a realizar una puesta en común para compartir experiencias de la sesión y se cerrará con el repaso y las actividades propuestas para casa. Esta estructura variará en la sesión 4 y 10 de seguimiento en las que se realizarán dos nuevas evaluaciones, por lo que la práctica será más reducida. (Ver cronograma en anexo 2)

6. Conclusiones.

Como se ha señalado anteriormente, la conducción sin consciencia no es un fenómeno extraño que aparezca ocasionalmente, sino más bien se trata de un hecho generalizado, fruto de la experiencia y la práctica en la conducción. Se observa en conductores que utilizan el vehículo cada día, realizando habitualmente el mismo trayecto, hecho que contribuye a un aumento de la confianza en su propia habilidad para conducir y a la disminución de la percepción de riesgo, factores que facilitan la aparición de este tipo de conducción.

La conducción sin consciencia constituye un problema complejo que requiere de distintos abordajes. Para ello se pueden aplicar las mismas recomendaciones en materia de seguridad vial dirigidas a combatir las distracciones en general, teniendo en cuenta que la conducción sin consciencia (al ser un fenómeno interno) presenta la dificultad de no ser observable y por tanto, la dificultad de su registro, evaluación y prevención. (Castro y Doval, 2011; Gras et al., 2008; Hedlund et al., 2005; Lee y Regan, 2013; Regan, 2010; Vermette, 2010; cit. en Montes, 2013). Así mismo, también sería necesario coordinar distintas estrategias como campañas de concientización y de educación de los riesgos, programas de prevención y entrenamiento y medidas legislativas y de control.

En el ámbito de los programas de prevención y entrenamiento, el presente trabajo pretende entrenar la autorregulación de la atención para evitar la conducción sin consciencia y para ello se plantea que la práctica de la atención plena puede contribuir a la mejora del control atencional y la disminución de la mente errante.

Ya se puso de manifiesto que mindfulness es mucho más que un entrenamiento de la atención y que aunque no es un fenómeno cognitivo, incluye un importante componente como es el cultivo de la atención y de la concentración, esencial para una conducción segura, previniendo y evitando la aparición de la conducción sin consciencia.

Aunque el programa de intervención no se ha llevado a la práctica y por lo tanto, no se disponen de datos que avalen la efectividad del mismo, teniendo en cuenta que en las intervenciones basadas en mindfulness se han observado cambios tanto en atención sostenida, selectiva y atención ejecutiva (Chiesa,

Calatti y Serreti, 2011; cit. en Hervás et al., 2016) se esperan encontrar mejoras significativas en los participantes puestas de manifiesto por la reducción de lapsos atencionales durante la tarea que darán lugar a una conducción más segura.

Este trabajo se ha centrado en el entrenamiento de la atención mediante un programa de intervención basado en mindfulness en conductores expertos, por la alta prevalencia de la conducción sin consciencia en esta población, pero se podría aplicar a otros grupos de conductores como los noveles. Así lo proponen Kass Cole y Legan (2008) quienes recomiendan el entrenamiento en mindfulness en la formación de conductores con el fin de enseñarles cómo ser más conscientes de los estímulos externos e internos que son relevantes para la conducción, el estrés y la distracción.

De este trabajo se pueden sacar varias conclusiones. Por un lado, y dada la trascendencia de la conducción sin consciencia, se hace necesario profundizar en el estudio y análisis de este fenómeno mediante el empleo de diversos enfoques metodológicos como, diseños experimentales, observacionales o estudios epidemiológicos y retrospectivos (registro de accidentes) que, junto con el empleo de autoinformes puedan ofrecer datos más fiables y consistentes que ayuden a diseñar programas de prevención e intervención. Por otro lado, se hace necesario mayor número de investigaciones sobre las aplicaciones de la práctica de la atención plena en el contexto de la conducción ya que hasta el momento prácticamente no ha sido estudiado en este ámbito y algunos autores destacan que es una variable potencialmente relevante en el mismo. Así, Abdul Hanan, King, y Lewis (2011), señalan que es fundamental para la tarea de conducción focalizarse y estar plenamente conciente a lo que está sucediendo en el ‘aquí y ahora’. Por otra parte, atendiendo a los beneficios que han sido demostrados en cuanto a control atencional, reducción de estrés y mejora en la regulación emocional, podría ser de aplicación a distintos colectivos como conductores de edad avanzada, conductores profesionales e incluso complementando la intervención en casos de miedo a conducir (amaxofobia), con la consiguiente mejora de la seguridad vial.

7. Referencias

Abdul Hanan, S., King, M. J., y Lewis, I.M. (2011). Understanding speeding in school zones in Malaysia and Australia using an extended Theory of Planned Behaviour: the potential role of mindfulness. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 22, (2), 56-62. Recuperado de <https://eprints.qut.edu.au/41812/>

Bishop, S.R., Lau, M., Shapiro, S., Carlson, L., Anderson, N.D., Carmody, J., Devins, G. (2004). Mindfulness: A proposed operational definition. *Clinical Psychology: Science and Practice*, 11, 230-241. Recuperado de <http://dex.loi.org/10.1093/clipsy.bph077>

Brito, G. (2011). Programa de reducción del estrés basado en la atención plena (mindfulness): sistematización de una experiencia de su aplicación en un hospital público semi-rural del sur de Chile. *Psicoperspectivas*, 10, (1), 221-242. Recuperado de <http://www.psicoperspectivas.cl>

Brown, K. W., & Ryan, R. M. (2003). The benefits of being present: Mindfulness and its role in psychological well-being. *Journal of Personality and Social Psychology*, 84, 822–848.

Colmenero, J.M. (2004). La atención y su papel en la experiencia consciente. *Anales de Psicología*, 20, (1), 103-126.

Dirección General de Tráfico. (2013). *Revista Tráfico y Seguridad vial* 221/2013, 30-31

Dirección General de Tráfico. Subdirección Adjunta de Formación Vial. (Ed). (2013). *Manual de pedagogía y psicología aplicada a la conducción*. Recuperado de www.dgt.es

Fernández, J., y Doval, E. (2011) *¿Cómo he llegado hasta aquí? La influencia de la conducción subconsciente en la seguridad vial*. (Cuadernos de Reflexión Attitudes, 17), Barcelona: Attitudes. Recuperado de http://attitudes.org/wp-content/uploads/2012/06/17_La-influencia-de-la-conduccion-subconsciente-en-la-seguridad-vial_1.pdf.

Funes, M. J., y Lupiañez, J. (2003). La teoría atencional de Posner: una tarea para medir las funciones atencionales de Orientación, Alerta y Control Cognitivo y la interacción entre ellas. *Psicothema* 15, (2), 260-266.

Galera, C., Orriols, L., M´Bailara, K., Laborey, M., Contrand, B., Ribéreau-Gayon, R. ...y Lagarde, E. (2012). Mind wandering and driving: responsibility case-control study. *BMJ*, 345. Recuperado de: e8105. <https://doi.org/10.1136bmj>.

Gras, M.E., Planes, M., y Font-Mayolas, S. (2008). *La distracción en los conductores: un riesgo no percibido*. (Fundación RACC. Grupo de investigación en Psicología de la Salud. Universitat de Girona). Recuperado http://imagenes.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_esp_distraccions_web_jzq_62fb66d0.pdf

Hervás, G., Cebolla, A., y Soler, J. (2016). Intervenciones psicológicas basadas en Mindfulness y sus beneficios: estado actual de la

cuestión. *Clínica y Salud*, 27, 115-124. Recuperado de
<http://dx.doi.org/10.1016/j.clysa.2016.09.002>

Kabat-Zinn, J. (2003). *Vivir con plenitud la crisis*. Barcelona. Editorial Kairós S.A.

Kass, S. J., Cole, K., y Legan, S. (2008). The role of situation awareness in accident prevention. *Transportation Accident Analysis and Prevention*, 107-122.

Lajunen, T., Corry, C., Summala, H. & Hartley, H. (1997). Impression Management and Self-Deception in traffic behavior inventories. *Personality and Individual Differences*, 22, 341-353.

Ledesma, R., Montes, S., Poó, F. y López-Ramón, M.F. (2010). Individual differences in driver inattention: the attention-related driving errors scale. *Tráfico de Prevención de Lesiones*, 11, (2), 142-150. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.1080/15389580903497139>

Mañas, I. (2009). Mindfulness (atención plena): La meditación en Psicología clínica. *Gaceta de Psicología*, 50, 13-29

Miró, M. (2006). La Atención Plena (Mindfulness) como intervención clínica para aliviar el sufrimiento y mejorar la convivencia. *Revista de Psicoterapia*, 17 (66-67), 31-76.

Montes, S. (2013). *Diferencias individuales y correlatos psicológicos de los errores relacionados con la inatención en conductores* (tesis doctoral). Recuperado de
<http://www.mdp.edu.ar/psicologia/psico/doctorado/tesis/montes.pdf>

Montes, S., Ledesma, R. y Poó, F. (2014). Estudio y prevención de la distracción e inatención en la conducción. *Avances en Psicología Latinoamericana*, 3(1), 115-129. doi: [dx.doi.org/10.12804/apl32.1.2014.08](https://doi.org/10.12804/apl32.1.2014.08)

Pérez, M.A., y Botella, L. (2006). Conciencia plena (Mindfulness) y Psicoterapia: Concepto, evaluación y aplicaciones. *Revista de Psicoterapia*, 66/67, (17), 77-120.

Poó, F., Ledesma, R., y Montes, S. (2011). Propiedades Psicométricas de la Escala de Deseabilidad Social del Conductor (Versión en Español). *Avaliação Psicológica*, 9, 299-310. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=335027283014>

Quintana, B. M. (2015). *Evaluación de Mindfulness: Aplicación del cuestionario Mindfulness de cinco facetas (FFMQ) en población española*. (Tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid

Simón, V. (2006). Mindfulness y neurobiología. *Revista de Psicoterapia*, 66/67, (17), 5-30

Simón, V. (2010). Mindfulness y psicología: presente y futuro. *Información psicológica*, 100, 162-170.

Soler, J., Tejedor, R., Feliu-Soler, A., Pascual, J.C., Cebolla, A., Soriano, J...y Pérez, V. (2012). Propiedades psicométricas de la versión española de la escala Mindful Attention Awareness Scale (MAAS). *Actas Españolas de Psiquiatría*, 40, (1), 18-25.

Segal, Z., Teasdale, J. y Williams, M. (2002). *Terapia cognitiva de la depresión basada en la conciencia plena. Un nuevo abordaje para la prevención de recaídas*. Bilbao: Desclée de Brouwer.

Yanko, M.R. y Spalek, T.R. (2014). Driving with the wandering mind: the effect that mind-wandering has on driving performance. *Human Factors*, 56, (2), 260-269

8. Anexos

Anexo 1. Instrumentos

Escala de Atención y Conciencia Plena (Mindful Attention Awareness Scale, MAAS)

A continuación presentamos una serie de situaciones que las personas pueden experimentar en la vida diaria. Le pedimos que indique con qué frecuencia diría que estas cosas le suceden a usted.

1. Nunca o casi nunca	2. Alguna vez	3. Algunas veces	4. Frecuentemente	5. Siempre o casi siempre
-----------------------	---------------	------------------	-------------------	---------------------------

1. Sentir o tener emociones (alegría, angustia, etc.) sin ser muy consciente de esos sentimientos en el momento en que me suceden.	1	2	3	4	5
2. Romper o dejar caer objetos por descuido o por no prestar atención.	1	2	3	4	5
3. Tener dificultad para focalizarme o prestar atención a lo que está sucediendo en el presente.	1	2	3	4	5
4. Caminar rápido para llegar a un lugar, sin prestar atención a lo que me va pasando en el camino.	1	2	3	4	5
5. No darme cuenta que estoy incómodo o tenso, hasta que estas sensaciones se vuelven muy intensas.	1	2	3	4	5
6. Olvidar el nombre de una persona casi inmediatamente después de que me lo han dicho	1	2	3	4	5
7. Puedo funcionar en ‘piloto automático’, sin darme mucha cuenta de lo que estoy haciendo.	1	2	3	4	5
8. Puedo pasar de una cosa a otra prácticamente sin darme cuenta.	1	2	3	4	5
9. Focalizo tanto en mis objetivos que no soy consciente de lo que voy haciendo en el proceso.	1	2	3	4	5
10. Hago trabajos y tareas automáticamente, sin prestar atención a lo que estoy haciendo.	1	2	3	4	5
11. Puedo escuchar a alguien con un oído y estar haciendo otra cosa al mismo tiempo.	1	2	3	4	5
12. Voy hacia un lugar y luego me pregunto para que fui allí.	1	2	3	4	5
13. Me preocupo por el futuro o el pasado, sin estar muy pendiente del presente.	1	2	3	4	5
14. Me doy cuenta de que hago cosas sin prestar atención.	1	2	3	4	5
15. Puedo comer algo sin prestar atención o sin disfrutar de la comida.	1	2	3	4	5

Escala “Errores Relacionados con la Inatención en Conductores” (ERIC)

A continuación se describen situaciones que a una persona le pueden pasar sin querer o sin intención mientras conduce su coche. Le pedimos que indique en qué medida dirías que estas cosas le pasan a usted como conductor. Para responder, utilice la siguiente escala:

1. Nunca o casi nunca	2. Alguna vez	3. Algunas veces	4. Frecuentemente	5. Siempre o casi siempre
-----------------------	---------------	------------------	-------------------	---------------------------

1. Ir hacia un lugar conocido y, por distracción, pasarme algunas	1	2	3	4	5
2. Señalizar una maniobra y, sin querer, hacer otra (ejemplo, poner el indicador para un lado y girar hacia el otro)	1	2	3	4	5
3. Al llegar a una intersección, por estar distraído, no ver un coche que está llegando a la esquina	1	2	3	4	5
4. De pronto, notar que he perdido o equivocado el camino en un trayecto que conozco	1	2	3	4	5
5. Al llegar a una intersección, en lugar de mirar hacia donde viene el tráfico,	1	2	3	4	5
6. Al llegar a una esquina, no darme cuenta de que un peatón está cruzando la calle	1	2	3	4	5
7. No advertir que hay un objeto o un coche detrás del mío y chocarlo sin querer	1	2	3	4	5
8. No darme cuenta que el vehículo de adelante ha reducido su velocidad y	1	2	3	4	5
9. Otro conductor me toca el claxon porque me “dormí” en el semáforo	1	2	3	4	5
10. Olvidar que llevo las luces largas hasta que otro conductor me hace destellos, advirtiéndome de ello	1	2	3	4	5
11. Por un breve instante, olvidar hacia dónde estoy conduciendo	1	2	3	4	5
12. Tener que llegar a un lugar y dar más vueltas de las necesarias	1	2	3	4	5
13. Por seguir al vehículo delantero, pasar un semáforo que se cambió a	1	2	3	4	5
14. Querer arrancar y darme cuenta de que no puse ‘primera’	1	2	3	4	5
15. Querer utilizar un dispositivo del coche y en su lugar utilizar otro (por ejemplo, querer encender el limpiaparabrisas y en su lugar encender las luces)	1	2	3	4	5
16. Salir hacia un destino y, de pronto, darme cuenta que estoy dirigiéndome hacia otro lado	1	2	3	4	5
17. Por ir distraído, advertir que directamente no he visto el semáforo	1	2	3	4	5
18. Sin querer, ‘girar en lugar prohibido o meterme en sentido	1	2	3	4	5
19. Sin querer, hacer mal un cambio o meter la marcha equivocada	1	2	3	4	5

Escala de Deseabilidad Social del Conductor (Driver Social Desirability Scale, DSDS)

Le pedimos que responda a las siguientes afirmaciones usando la siguiente escala como guía, donde “1” significa “Nada verdadero” y “7” “Completamente verdadero”. Marque la opción que crea más apropiada en su caso.

1. Nunca he excedido el límite de velocidad	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
2. Nunca he querido conducir muy rápido	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
3. Nunca he cruzado un semáforo cuando recién se ha puesto en rojo	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
4. Siempre obedezco las normas de tráfico, aun cuando es imposible que me “pillen” haciendo lo contrario.	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
5. Siempre mantengo suficiente distancia con el vehículo que se encuentra delante del mío	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
6. Aunque no hubiera control policial, yo respetaría los límites de velocidad	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
7. Nunca he excedido los límites de velocidad o he cruzado por donde no estaba permitido al adelantar a otro vehículo.	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
8. Siempre se qué hacer en situaciones de tráfico	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
9. Nunca me arrepiento de mis decisiones mientras conduzco	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
10. No me importa lo que otros conductores piensan de mi	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
11. Siempre estoy seguro de cómo actuar en situaciones de tráfico	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7
12. Siempre me mantengo tranquilo y racional mientras conduzco	1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7

Anexo 2. Cronograma

MES		Enero	Febrero				Marzo				Abr	May	Jun	Jul	Ag	Sept	Oct	Nov	Dic	En
ACTIVIDAD	Sesión informativa	X																		
	Evaluación																			
	Sesión 1		X																	
	Sesión 2			X																
	Sesión 3				X															
	Sesión 4					X														
	Sesión 5						X													
	Sesión 6							X												
	Intensiva							X												
	Sesión 7								X											
Evaluación	Sesión 8									X										
Evaluaciones	Seguimiento										X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

X- Sesión/ X- Sesión con evaluación

Anexo 3. Descripción de las sesiones

Sesión Informativa

Los objetivos de esta sesión son dos. En primer lugar, explicar el programa de intervención que se va a llevar a cabo. En segundo lugar realizar la evaluación inicial de los participantes mediante los instrumentos seleccionados.

Los materiales que se van a emplear serán: un ordenador portátil con el programa PowerPoint y la presentación elaborada sobre el contenido del programa de intervención que se va a llevar a cabo. También se empleará un proyector y una pantalla. Para la evaluación inicial se aportarán los cuestionarios seleccionados para cada uno de los participantes así como bolígrafos para responder.

En primer lugar se procederá a la presentación del programa de intervención, facilitando toda la información necesaria, especificando los objetivos, contenido y metodología que se va a emplear. A continuación se realizará una pequeña práctica de atención a la respiración de 5 minutos de duración para que los participantes experimenten este tipo de entrenamiento. De igual forma, se informará sobre el material personal que deben aportar: esterilla o banco de meditación, cojín y manta. Una vez finalizada la exposición se abrirá un turno de preguntas para aclarar las posibles dudas y cuestiones.

En segundo lugar, se llevará a cabo la primera evaluación de los dos grupos de participantes antes de la implementación del programa. Para ello se entregarán los instrumentos de evaluación seleccionados y, el instructor encargado facilitará las instrucciones necesarias para la cumplimentación de los cuestionarios, permaneciendo presente en todo momento.

Sesión 1: Atención Plena

Los objetivos de la sesión serán, en primer lugar conocer qué es la conciencia plena y en segundo lugar experimentarla mediante su práctica.

Los materiales que se van a emplear para el desarrollo de la sesión consistirán en ordenador, proyector, folios y bolígrafos. Se entregará a los participantes una guía del programa, CD con los audios para guiar las prácticas formales. Un cuenco con pasas.

Estructura de la sesión:

Antes de comenzar la sesión se facilitará a los participantes una guía del programa donde se detallarán los contenidos de cada una de las sesiones y el plan de entrenamiento: temas a tratar, prácticas formales e informales, actividades para casa y hojas de registro de las actividades. También se hará entrega de un CD con los archivos de audio para realizar las prácticas guiadas en casa.

En primer lugar se realizará una actividad para romper el hielo, que sirva como presentación de los participantes. Se colocarán en parejas y procederán a presentarse entre ellos, facilitando nombre, profesión, aficiones y una breve descripción de las cualidades que quieren destacar. Posteriormente en círculo, cada participante presentará al otro miembro de la pareja.

Finalizadas las presentaciones, se comenzará con la exposición del tema de la sesión. “La Atención plena”. Definición, origen, interés que está despertando en la actualidad, aplicaciones y con qué objetivo se va a utilizar en este programa.

Una vez concluida la explicación teórica se realizará el primer ejercicio de conciencia plena que consistirá en comer una uva pasa. Para ello el instructor irá guiando a los participantes. Seguidamente se muestra un ejemplo de las indicaciones que se pueden emplear:

- “Vamos a imaginar que somos un grupo de participantes en una misión interestelar y que acabamos de llegar a un planeta para realizar un reconocimiento del mismo, emitiendo un informe de todo cuanto encontremos”.

- A continuación se distribuye una uva pasa a cada participante y se les pide que la sostengan en la mano o entre los dedos y que la observen detenidamente, como si nunca la hubieran visto antes (se recuerda que hay que emitir un informe lo más objetivo posible), que lo giren entre los dedos y que observen su color, textura, tamaño, etc. Si mientras tanto aparece cualquier pensamiento que cuestiona lo que se está haciendo, cualquier valoración o juicio sobre la pasa o sobre la actividad, simplemente sin darle mayor importancia, traer de nuevo la atención al momento presente, centrándose en la tarea encomendada.

- Ahora, hay que acercar la pasa a la nariz y, percibir su olor con todos los matices posibles antes de introducirla en la boca, y según la acercamos, ser conscientes de cómo la saliva va preparando la entrada de la pasa. Ahora, introducir la pasa en la boca sin morderla aún, explorando las sensaciones de

tenerla ahí, después morder y ser conscientes de los sabores que aparecen, masticando lentamente sintiendo el cambio de consistencia que se produce.

- Después, una vez preparados para engullirla, observar si se puede detectar la intención de tragar cuando ésta aparece, experimentándola conscientemente, incluso antes de tragar realmente.

- Por último, intentar seguir las sensaciones de la deglución, sintiendo cómo desciende hasta el estómago y observando, si es posible, como el cuerpo es ahora una uva pasa más pesado (Kabat-Zinn, 2009, pag.60).

Se emplea este ejercicio al principio de la práctica porque ilustra qué es la conciencia plena a través de un acto, como es comer, altamente automático y sirve de ejemplo para demostrar hasta qué punto no somos conscientes de lo que está sucediendo en el momento presente y los cambios que podemos provocar cuando ralentizamos una acción simple como ésta y nos centramos en ella.

Cada vez que se realice una práctica de atención plena a continuación se deberá favorecer un tiempo para la puesta en común con el objetivo hacer posible que los participantes expresen sus experiencias, dudas, descubrimientos y/o dificultades en la práctica realizada. Para ello el instructor dará el turno de palabra a quién tenga necesidad de hablar.

A continuación se realizará un breve ejercicio de atención a la respiración (5') y nuevamente se da la oportunidad de expresar sus experiencias a los participantes. El instructor utilizará este ejercicio para ilustrar cuál es la tendencia natural de la mente, vagar, saltar continuamente de una cosa a otra, y cómo en cuanto somos conscientes de que no estamos atendiendo al flujo de nuestra respiración, sólo debemos traer nuevamente la atención hacia ésta con amabilidad y sin juzgarnos.

El ejercicio de atención a la respiración consiste en utilizar la respiración como ancla al momento presente, es decir, como objeto en el cual focalizar nuestra atención y observarla mientras tiene lugar, en todo su proceso: en la inspiración, en la pausa que se produce antes de cambiar de dirección el aire que ha entrado, en la exhalación y en la última pausa después de haber salido el aire.

Para realizar el ejercicio el instructor indicará la postura adecuada. Generalmente se llevará a cabo sentado en una silla sin apoyar la espalda en el respaldo y manteniendo una postura erguida con la columna recta, combinando

estabilidad, comodidad y dignidad. Si por algún motivo no se pudiera realizar sentado se colocará tumbado boca arriba en la postura de relajación. A continuación se elegirá un lugar para observar la respiración, preferiblemente la nariz, aunque también se puede elegir el pecho o el abdomen para ello y, se identificarán las sensaciones que produce la respiración en el cuerpo. Una vez fijado el lugar de observación se debe ser fiel al mismo y sin cambiar ni forzar el ritmo de la respiración se la observará junto con las sensaciones que produce.

El instructor insistirá en que se procure no distraerse con otros eventos que puedan surgir (pensamientos, sensaciones, emociones), aunque si ocurriera, es normal que la mente vague y salte de uno a otro, pero en cuanto esto ocurre y se es consciente, se debe traer de vuelta la atención a la respiración amablemente y sin juzgar.

Esta práctica cumple con dos objetivos. Por un lado muestra la tendencia natural de la mente, vagar, saltar de un pensamiento a otro, a una emoción, a una sensación, a un recuerdo o plan y, por otro lado sirve como entrenamiento de autorregulación de la atención, ya que cada vez que se es consciente que la atención se ha ido de la respiración, se la trae voluntariamente de vuelta, una y otra vez. Para Kabat-Zinn (2009), detectar esta “divagación” cada vez que se produce y regresar es más útil para el entrenamiento que permanecer atento 100%.

La última práctica de la sesión consistirá en la exploración corporal (body scan), se realiza tumbado sobre la espalda en una esterilla y en posición de relajación (brazos ligeramente separados del cuerpo y piernas ligeramente abiertas con los pies descansando hacia afuera). Antes de comenzar, el instructor indica la importancia de permanecer inmóvil, y si por algún motivo fuera necesario moverse, se deberá hacer lentamente y con conciencia plena.

En primer lugar se comenzará atendiendo a la respiración unos instantes y posteriormente a las sensaciones corporales, recorriendo cada parte del cuerpo con la atención como si ésta fuese una linterna. Se comenzará por los dedos de un pie y se irá recorriendo cada parte del cuerpo hasta la cabeza, tomando conciencia de cualquier sensación que aparezca. Se seguirán en todo momento las indicaciones del instructor que irá dirigiendo el foco de la atención hacia cada una de las partes que irá nombrando y antes de abandonarla se dirigirá la respiración hacia ella.

Cada vez que la atención se desvíe y vague se la llevará de nuevo a la respiración y se continuará con la exploración. Es muy frecuente que la inmovilidad produzca incomodidad y que pueda aparecer dolor, picor y otras molestias pero es parte del entrenamiento aceptar la incomodidad, para ello se atenderá a la sensación desagradable, se dirigirá la respiración hacia esa zona y se traerá de vuelta la atención a la exploración, con la práctica se observará como las molestias son aceptadas y toleradas cuando no se intentan cambiar.

Los objetivos de este ejercicio son por un lado, practicar la conciencia plena a través de las sensaciones corporales, al igual que en el ejercicio de la uva pasa, ralentizando una actividad de exploración detallada de nuestro cuerpo podremos tener conciencia de las zonas en las que se acumula tensión, por ejemplo, pero por otro lado, se está entrenando la autorregulación de la atención, de forma que cada vez que ésta se aleja del lugar de la exploración y se es consciente de ello, nuevamente se la trae de vuelta con amabilidad.

Una vez finalizada la práctica se realizará una puesta en común sobre la experiencia, se hará un breve resumen y se cerrará la sesión con la explicación de las tareas para casa.

Las actividades para casa deberán ser registradas en las hojas que se incluyen en el material entregado al participante. Consistirán en la práctica durante 6 días de la exploración corporal, así como la realización diaria de una actividad de la vida cotidiana con conciencia plena como puede ser: ducharse, caminar, lavase los dientes, etc..., y al menos se hará una comida consciente durante la semana.

Sesión 2: Piloto automático

Los objetivos de la sesión son: Reconocer el modo “piloto automático” que utilizamos en multitud de actividades y que nos priva de ser conscientes del momento presente, así como aprender a reconducir la atención en cuanto nos percatamos de la desconexión con el aquí y ahora. Y por último practicar voluntariamente el desplazamiento de la atención, a través de la exploración

corporal, como si de un foco se tratara, por cada parte del cuerpo, siendo conscientes de las sensaciones corporales.

Los materiales que se van a emplear para el desarrollo de la sesión serán los siguientes: ordenador portátil y proyector como apoyo a la exposición del tema de la semana. Los participantes utilizarán el material personal necesario para la realización de la exploración corporal.

Estructura de la sesión: La sesión comenzará con un breve ejercicio de atención a la respiración con el objetivo de centrarse en el momento presente antes de compartir las experiencias de las prácticas semanales. A continuación se hará un breve repaso de la sesión anterior seguido de la puesta en común y reflexión sobre las actividades para casa en las que se expresarán experiencias, dificultades, descubrimientos personales etc. Se utilizarán las hojas de registro de la práctica semanal para ello.

Seguidamente, se realizará la exposición teórica del tema de la sesión: el modo “piloto automático”, causas y consecuencias. Se explicará por qué se realizan gran parte de las actividades diarias de forma automática sin ser conscientes de ello, y cómo actuando mecánicamente no nos percatamos de lo que está aconteciendo. Se pondrán ejemplos de distintas situaciones hasta llegar a la actividad de conducir. Se explicará que el primer paso para cambiar la situación es percatarse de que se está actuando así.

Finalizada la exposición teórica se llevará a cabo la práctica formal de la sesión que consistirá en continuar con la exploración corporal, atendiendo a las distintas sensaciones corporales en el momento presente.

Se completará la sesión con la reflexión y puesta en común de la práctica favoreciendo la posibilidad de poder expresar cualquier experiencia que surja de la práctica y se quiera compartir y, por último, se realizará un breve resumen y cierre de la sesión con la explicación de las tareas para casa y el registro de las mismas.

Actividades para casa: Realizar la exploración corporal a diario durante 6 días, 10 minutos de atención a la respiración durante 6 días, continuar realizando una actividad de la vida diaria con conciencia plena. Registrar las prácticas

formales e informales así como cada una de las veces que se es consciente de estar en modo “piloto automático” y, se haya traído de vuelta la atención al momento presente.

Sesión 3: Atención y conducción

Los objetivos de la sesión son los siguientes: Conocer los distintos mecanismos atencionales implicados en la tarea de conducir y la relación entre atención y consciencia. Continuar con el entrenamiento de la atención a la respiración e introducción de ejercicios de yoga en el suelo.

Los materiales que se utilizarán son: ordenador y proyector para la exposición teórica y vídeo seleccionado para mostrar experimento de Simmons (2000) sobre atención selectiva. Material personal para la práctica formal

Estructura de la sesión: En primer lugar se realizará la práctica de atención a la respiración para centrarse en el momento presente. A continuación se hará un breve resumen de la sesión anterior y una dinámica en grupos pequeños (3-3-4 participantes) sobre el registro de momentos capturados en modo “piloto automático” para su posterior puesta en común en gran grupo con la finalidad de comprobar todas las actividades que se realizan a lo largo del día de forma mecánica. También se expresarán las experiencias y dificultades de la práctica semanal.

Finalizada la puesta en común se llevará a cabo la exposición teórica sobre el tema de la sesión: La atención en la conducción. Se realizará una breve explicación teórica de los mecanismos atencionales, relacionándolos con las distintas tareas que se llevan a cabo conduciendo. También se mostrará la relación entre atención y consciencia, para ello se utilizará un vídeo sobre un experimento realizado por Daniel J. Simmons sobre atención selectiva y a través del mismo, se les propondrá una tarea a los participantes que servirá como ilustración al contenido teórico.

La práctica formal de la sesión consistirá en la realización de una serie de estiramientos suaves de yoga en el suelo. Para Kabat-Zinn (1990), “Yoga es Meditación”. Los ejercicios de “Hatha Yoga” son considerados una técnica formal de meditación. La técnica incluye diversas posturas sencillas, al alcance de todo el

mundo, con objeto de obtener mayor conciencia de las sensaciones corporales. Durante la realización de los ejercicios se insistirá en no forzar los límites del propio cuerpo. Se instruye a los participantes para que avancen lentamente en los estiramientos respirando justo en el límite de sus posibilidades, pero sin enfatizar la idea de “progreso”. Cuando se consigue realizar los estiramientos “siendo” más que “haciendo”, es cuando el ejercicio se transforma en meditación. Es entonces cuando la persona puede disfrutar de la actividad física (cit. Pérez y Botella, 2006; pag.95).

Los participantes realizarán los ejercicios de yoga siguiendo las indicaciones del instructor que sirve de modelo (ejercicios en anexo 4). Una vez finalizada la práctica, se procederá a la puesta en común y reflexión sobre la experiencia y se realizará un breve resumen como cierre de la sesión y la explicación de las actividades para casa. Durante la semana, se continuará con la práctica de la exploración corporal, alternándola con los ejercicios de yoga en el suelo, 3 días cada uno, además, los días que se realicen los ejercicios de yoga se completarán con 10' de atención a la respiración. Seguir realizando una actividad de la vida diaria con conciencia plena. Continuar el registro de las prácticas formales, informales y de los momentos capturados en modo “piloto automático”.

Sesión 4: Accidentes de tráfico. El factor humano

Los objetivos de la sesión son los siguientes: conocer el impacto de los accidentes de tráfico a nivel personal, familiar y social. Tipos de accidentes y causas de los mismos así como la influencia del factor humano. De igual forma, continuar con el entrenamiento de la conciencia plena mediante la atención a la respiración y la concentración en movimiento, atendiendo a la ejecución del ejercicio y a las sensaciones corporales.

Los materiales que se van a emplear en la sesión serán: ordenador y proyector para la exposición del tema y material personal para los ejercicios de yoga.

Estructura de la sesión: Se comenzará la sesión con la práctica de atención a la respiración para centrarse en el momento presente. A continuación se hará un breve repaso de la sesión anterior y se pasará a la puesta en común de las

actividades para casa, experiencias y/o dificultades y se realizará la revisión de los registros.

Posteriormente se expondrá el tema de la sesión, introduciendo la temática de los accidentes de tráfico. Impacto y consecuencias personales, familiares y sociales. El factor humano y su responsabilidad y accidentes más frecuentes.

Una vez finalizada la explicación teórica se realizarán los ejercicios de yoga en el suelo, atendiendo tanto a la respiración como a los cambios en las sensaciones corporales de tensión y relajación durante los ejercicios. Cada participante los realizará en la medida de sus posibilidades, sin forzar los límites. Si alguien no puede realizar cualquier ejercicio por algún problema o dolencia, se abstendrá y lo imaginará de forma vívida siguiendo las indicaciones del instructor.

Una vez concluida la práctica se abrirá un espacio para la reflexión y se dará la oportunidad de expresar las experiencias, descubrimientos y/o dificultades. Se concluirá con un breve resumen de la sesión y con la explicación de las actividades para casa: Continuar con la exploración corporal y los ejercicios de yoga en el suelo realizándolos en días alternos, los días que se realicen los ejercicios de yoga se realizará 10' de atención a la respiración. Se continuará con la realización de actividades de la vida cotidiana con conciencia plena, y se propone además que, cada vez que haya que desplazarse caminando, atender al recorrido que se realice, observando lo que acontece durante la marcha: edificios, plantas, tráfico, mirando a las personas con las que nos cruzamos, atendiendo a los olores y los colores, etc. Registrar todas las actividades y añadir el registro de episodios de falta de atención conduciendo (Para ello registrar los episodios de conducción sin consciencia, una vez se llegue a casa)

Sesión 5: Inatención y conducción sin consciencia

Los objetivos de la sesión serán: Conocer qué es la conducción sin consciencia, sus causas y consecuencias y cómo la práctica de mindfulness puede ayudar a combatirla. Por otra parte, practicar la atención plena, ampliando la variedad de ejercicios meditativos, mejorando las habilidades mediante la misma.

Los materiales que se van a emplear en la sesión serán: ordenador, proyector y material personal para la práctica.

Estructura de la sesión: Se comenzará con el repaso de la sesión anterior y la puesta en común de las actividades para casa, experiencias y/o dificultades. Se trabaja en pequeños grupos el registro de episodios de falta de atención durante la conducción, para su posterior debate en gran grupo. Esta dinámica servirá como introducción al tema de la sesión

A continuación se expondrá el tema de la conducción sin consciencia, en qué consiste y sus consecuencias. Se evidencia cómo la práctica de la atención plena puede ayudar a mitigar este problema.

Comienza la práctica meditativa de la sesión con la introducción de ejercicios de yoga de pie, otra variedad de ejercicios de yoga (ver anexo 4). Al igual que los realizados en el suelo consisten en una serie de estiramientos y ejercicios de flexibilidad que se practican atendiendo a la respiración durante su realización y a las sensaciones corporales que se producen durante su realización.

A continuación se realizará una nueva práctica, la meditación sentados (sedente o guiada) (ver anexo 4). Esta meditación consta de 3 partes con una duración aproximada de 15 minutos cada una de ellas. La postura que se utilizará para llevarla a cabo es, generalmente sentado en una silla sin apoyar la espalda en el respaldo y manteniendo una postura erguida con la columna recta, combinando estabilidad, comodidad y dignidad. Si por algún motivo no se pudiera realizar sentado se hará tumbado boca arriba en la postura de relajación tumbado.

La primera parte consiste en atender a la respiración. La segunda parte está basada en ejercicios de exploración del cuerpo realizados en posición sedente desde la cabeza a los pies. La tercera parte consiste en atender y explorar otros contenidos mentales como sonidos, pensamientos y emociones. Todas las partes tienen como base la atención a la respiración, acudiendo a ella, como referencia, al percatarse que se ha dejado de atender.

Se intercalará entre la segunda y la tercera parte de la meditación sedente, 5 minutos de meditación caminando. Este ejercicio consiste en hacer conscientes cada uno de los movimientos necesarios para poder caminar, sincronizándolos con la respiración. Cada paso necesario para avanzar se divide en 4 movimientos: (1) se eleva la pierna, (2) después baja lentamente (3), apoyando el talón en el suelo

para (4) cambiar el peso del cuerpo y dejar libre la otra pierna y así repetir el proceso con cada una de las piernas. En los movimientos 1 y 2 se inspira, en los movimientos 3 y 4 se expira.

Esta meditación se realizará con los participantes en fila, guiados por el instructor, sincronizando el paso con el compañero que antecede.

Finalizada la práctica, se llevará a cabo una puesta en común para compartir experiencias y/o dificultades y, posteriormente se cerrará la sesión con un breve resumen de la misma y la explicación de las actividades para casa.

Actividades para la semana: Se realizarán los ejercicios de Yoga de pie y de meditación sentados en días alternos (6 días), los días que se realicen los ejercicios de Yoga se realizarán 10 minutos de atención a la respiración y los días que se realice la meditación sentados se realizarán 10 minutos la meditación caminando entre la segunda y tercera parte de la misma. Registro de las actividades, y continuar con el registro de los momentos de conducción sin consciencia.

Sesión 6: Mente de principiante

Los objetivos de la sesión son en primer lugar, conocer el significado de “mente de principiante” y cómo contribuye a la atención plena en cualquier ámbito de la vida cotidiana en general y, en la conducción en particular. En segundo lugar, continuar con el entrenamiento de la atención plena, mejorando las habilidades mediante la práctica.

Los materiales necesarios para el desarrollo de la sesión son: ordenador, proyector y material personal para la práctica.

Estructura de la sesión: Se comenzará con una breve práctica de atención a la respiración para centrarse en el momento presente. A continuación se repasará la sesión anterior y se realizará una breve puesta en común de las actividades para casa, dando la oportunidad de expresar experiencias y/o dificultades.

Una vez finalizada, se llevará a cabo una dinámica de escucha consciente. Para ello los participantes se agruparan en parejas, uno desempeñará el rol de emisor y el otro, el rol de receptor. El emisor contará durante 5 minutos aproximadamente su experiencia con el registro de episodios de inatención,

frecuencia e importancia que le da a este hecho. Trascurrido el tiempo, el receptor tiene que repetir al emisor todo lo que ha dicho éste, utilizando si es posible sus mismas palabras (estas instrucciones se facilitan con anterioridad), y el emisor tiene que comprobar si su compañero ha escuchado con atención plena lo que él ha dicho. En la segunda parte de la dinámica se invierten los roles y se repite de nuevo el ejercicio.

Esta dinámica cumple con dos objetivos. El primero es la escucha con consciencia, es decir, atender plenamente a la persona que está hablando, siendo consciente de lo que está diciendo, ya que a menudo, en lugar de escuchar con atención se está elaborando mentalmente lo que se va a contestar. Por otro lado se comparte la experiencia de la conducción sin consciencia, comprobando que es un hecho más frecuente de lo que se cree.

Una vez finalizada la dinámica se procederá a la exposición del tema de la sesión: la “mente de principiante”, en qué consiste y cómo esta actitud contribuye a la atención plena en general y a la conducción en particular. Para ello se explicará cómo frecuentemente los pensamientos, expectativas y creencias de lo que “creemos saber” nos impiden ver las cosas tal y como son. Para ver la riqueza del momento presente es necesario estar dispuesto a verlo todo como si fuera la primera vez, en eso consiste cultivar la “mente de principiante” (Kabat-Zinn, 2009, pag.69).

Esta actitud es fundamental a la hora de realizar las prácticas formales e informales que se realizan en el entrenamiento de la conciencia plena, y en general, es la actitud que se debe cultivar siempre que se quiera atender al momento presente.

En la conducción se debe aplicar siempre, pero sobre todo en los trayectos habituales, aquellos que se realizan en innumerables ocasiones y en los cuales es más frecuente la conducción sin consciencia, ya que se cree conocer el recorrido y lo que en él se puede encontrar, de forma que, cuando aparece cualquier imprevisto puede ser fatal si no se está atendiendo.

Una vez finalizada la exposición teórica, se llevará a cabo la práctica formal de la sesión, la meditación sentados, intercalando entre la segunda y la tercera parte la de la misma la meditación caminando.

Se concluirá la sesión con la puesta en común y reflexión sobre la práctica, seguida de un breve resumen y la explicación de las actividades para casa junto con los registros. Se realizará cada día la meditación sentados y la meditación caminando, intercalándola entre la segunda y tercera parte de la misma. Se realizará la conducción consciente cada vez que se utilice el vehículo (no se trata de volver a hacer conscientes los automatismos adquiridos con la práctica y experiencia en el manejo del vehículo, sino el atender a la circulación y a todas las situaciones de la misma, con mente de principiante), para ello se utilizará el acrónimo SODA (Si Observas Desactivas Automatismo, Simón 2007) Registro de cada una de las prácticas.

Sesión de práctica intensiva

Los objetivos de esta sesión son practicar de forma intensiva y en silencio todos los ejercicios realizados en las sesiones anteriores

Los materiales necesarios para la sesión serán aportados por los participantes (esterilla, cojín, manta y comida)

La estructura de la sesión será la siguiente: se comenzará la sesión con una breve práctica de atención a la respiración y a continuación se irán encadenando los distintos ejercicios hasta la hora de la comida, con pequeños descansos para atender a necesidades personales. El principio y el final, tanto de las prácticas como de los descansos, se anunciarán mediante címbalos tibetanos de meditación (Ting-shags). El instructor será el único que no permanecerá en silencio por la necesidad de guiar las prácticas. Se interrumpirá la práctica formal a la hora de la comida y los participantes se apartarán para comer con conciencia plena. Posteriormente se dispondrá de un tiempo de descanso hasta que los címbalos anuncien nuevamente el comienzo de la práctica. Se volverán a repetir las prácticas de la mañana para finalizar con la meditación mettha o compasión.

La meditación Mettha (meditación de bondad amorosa) cultiva sentimientos de amor y bondad hacia uno mismo, hacia los demás y finalmente hacia los enemigos. Consiste en ir repitiendo mentalmente las palabras del instructor a través de la cuales se desea estar libre de peligro y sufrimiento, cuidarse y ser feliz, vivir en calma y armonía

Antes de finalizar la jornada se dará la oportunidad a los participantes de expresar aquello que consideren oportuno después del día de práctica intensiva: experiencias, reflexiones, dificultades, etc..., y se despedirá la sesión.

Sesión 7: Emociones, estrés y conducción

Los objetivos de la sesión son: conocer cómo el estrés y los estados emocionales intensos favorecen la aparición de la conducción sin consciencia y continuar con la práctica de la atención plena para perfeccionar las habilidades.

Los materiales que se van a emplear en la sesión son: ordenador portátil, proyector y material personal para la meditación.

Estructura de la sesión será la siguiente: se comenzará atendiendo a la respiración para centrarse en el momento presente. A continuación se repasará la sesión anterior y se realizará la puesta en común de las actividades para casa, experiencias y/o dificultades, sobre todo, centrándose en la actividad de conducción con consciencia.

Una vez finalizada la actividad se llevará a cabo la exposición teórica del tema de la sesión: estrés y estados emocionales intensos como facilitadores de la conducción sin consciencia y cómo la práctica de la atención plena ayuda a reducir el estrés y a la regulación emocional, dando respuesta a nuestras emociones, en lugar de reaccionar ante ellas.

Una vez finalizada la parte teórica se iniciará la práctica formal que, como en sesiones anteriores, consistirá en la meditación sedente, junto con la meditación caminando, intercalada entre la segunda y tercera parte de la práctica. Por último se realizará un breve resumen y para cerrar la sesión se explicarán las actividades para casa y los registros. En esta ocasión se pide la realización de 45-60' de práctica formal, realizando los ejercicios alternándolos a voluntad. Continuar con la conducción consciente y los respectivos registros.

Sesión 8: Conduciendo con conciencia plena

Los objetivos de la sesión son: Realizar un repaso y recapitulación de los contenidos trabajados durante las sesiones del programa, así como llevar a cabo la evaluación post-intervención.

Los materiales necesarios para el desarrollo de la sesión consistirá en el material confeccionado a lo largo del programa por parte de los participantes, mediante notas, apuntes y registros, así como la guía que se facilitó al comienzo del programa. Instrumentos de evaluación.

La estructura de la sesión será la siguientes: En primer lugar se comenzará con una breve práctica de atención a la respiración para tomar contacto con el momento presente antes de proceder a una puesta en común en la que los participantes, que voluntariamente quieran, puedan expresar sus experiencias, descubrimientos y/o dificultades a lo largo del programa.

El instructor guiará a los participantes para que ellos realicen el resumen de los contenidos tratados a lo largo de las sesiones y su relación con la conducción consciente.

Posteriormente se realizará la pasación de los cuestionarios para llevar a cabo la evaluación post-intervención y se facilitarán las instrucciones necesarias para su cumplimentación.

Para finalizar se cerrará el programa explicando las prácticas formales e informales que es necesario realizar para continuar con el entrenamiento de la atención plena hasta la próxima sesión, que se llevará a cabo dentro de un mes.

Para ello habrá que realizar a diario 45-60' de práctica formal, alternando los ejercicios a elección del participante. Conducir con consciencia plena en cada ocasión que se utilice el vehículo, sobre todo en trayectos habituales. Realizar alguna actividad de la vida cotidiana con conciencia plena y si es posible una comida a la semana.

Sesión de recuerdo y seguimiento

Los objetivos de cada una de las sesiones serán: realizar el recuerdo y seguimiento del programa de intervención a través de la práctica con el fin de mantener los efectos del entrenamiento en atención plena.

Los materiales necesarios para la sesión consistirán en primer lugar, los materiales personales de los participantes para la práctica y en segundo lugar los instrumentos de evaluación que se volverán a cumplimentar en la sesión 4 y 10 del seguimiento.

La estructura década una de las sesiones de recuerdo serán similares, a excepción de la sesión 4 y 10 en las que se realizarán dos nuevas evaluaciones, por lo que el tiempo disponible para la práctica se verá reducido en las mismas (ver cronograma en anexo 2). Se comenzará con un breve ejercicio de atención a la respiración para tomar contacto con el momento presente. A continuación se realizará una puesta en común para expresar experiencias, descubrimientos y/o dificultades de las actividades para casa, teniendo en cuenta que se ha desarrollado la práctica autónoma durante un mes. Se centrará el interés sobre todo, en la práctica de la conducción consciente.

Se realizarán en cada sesión de seguimiento distintos ejercicios, alternándolos, al finalizar se volverá a realizar una puesta en común para compartir experiencias de la sesión y se cerrará con el repaso y las actividades propuestas para casa, que serán las mismas de la sesión 8.

Anexo 4. Prácticas de la conciencia plena

Los ejercicios que componen el programa son cinco: la meditación estática, la atención en la vida cotidiana, la meditación caminando, la revisión atenta del cuerpo (Body Scan) y un conjunto de estiramientos suaves procedentes del Hatha Yoga (Yoga en el suelo y de pie).

Kabat-Zinn adoptó la meditación estática del zen, que se practica normalmente sentado en una silla o en el suelo, con la cabeza, el cuello y la espalda alineados verticalmente.

La postura tiene que ser relajada pero se ha de mantener una actitud de alerta. La instrucción básica al principio del programa es observar la respiración y cuando involuntariamente se dirige la atención hacia otro objeto, simplemente volver a la respiración. A medida que se avanza, se pasa a observar el cuerpo, los sonidos, los pensamientos y sentimientos, etc. Se trata de invertir la tendencia natural al “hacer” y permitirse simplemente “ser”.

La atención en la vida cotidiana proviene también del Zen y consiste en poner toda la atención en el momento presente, en cualquier lugar y haciendo cualquier cosa: poner la mesa, comer, lavar los platos, hacer la colada, limpiar la casa, etc. Se entiende que, al poner toda la atención en la experiencia inmediata, ésta se convierte en más vívida, más brillante y más real. El objetivo es convertir la calma, el equilibrio y la visión clara en parte de la vida cotidiana. Esta práctica incrementa la habilidad para encontrarse con la totalidad de la vida prestando atención al aquí y ahora.

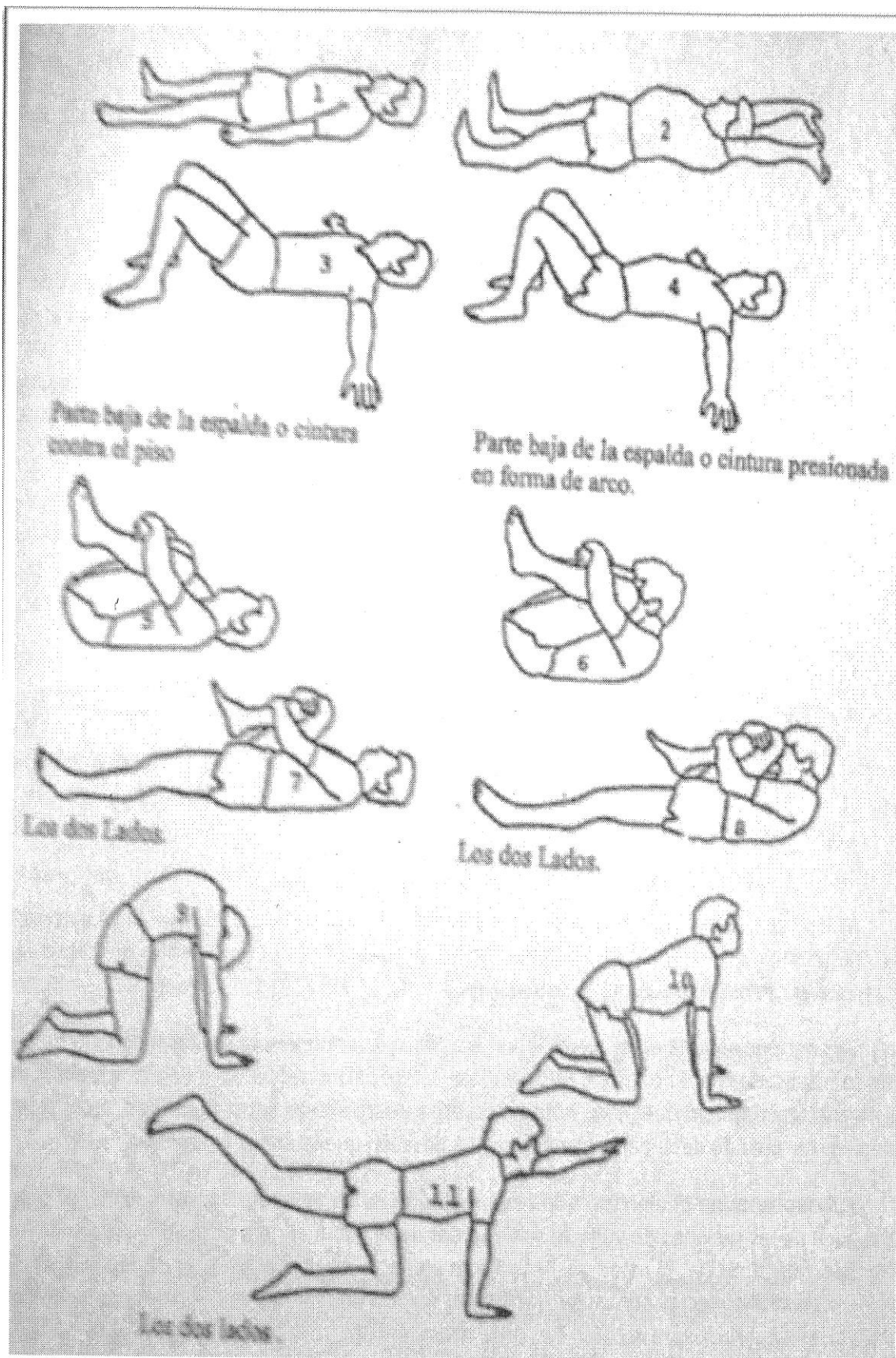
Si se pierde el presente porque la mente está en otro lugar cualquiera, de alguna manera se acorta la propia vida.

El último ejercicio proveniente del Zen es la meditación caminando. Consiste en prestar atención a la experiencia de caminar. Se puede avanzar en círculos o en línea recta girando sobre los propios pasos. Se camina lentamente sin ningún propósito aprovechando cualquier ocasión en la que se deba caminar, siempre que sea posible adoptar una actitud consciente. Se observan las

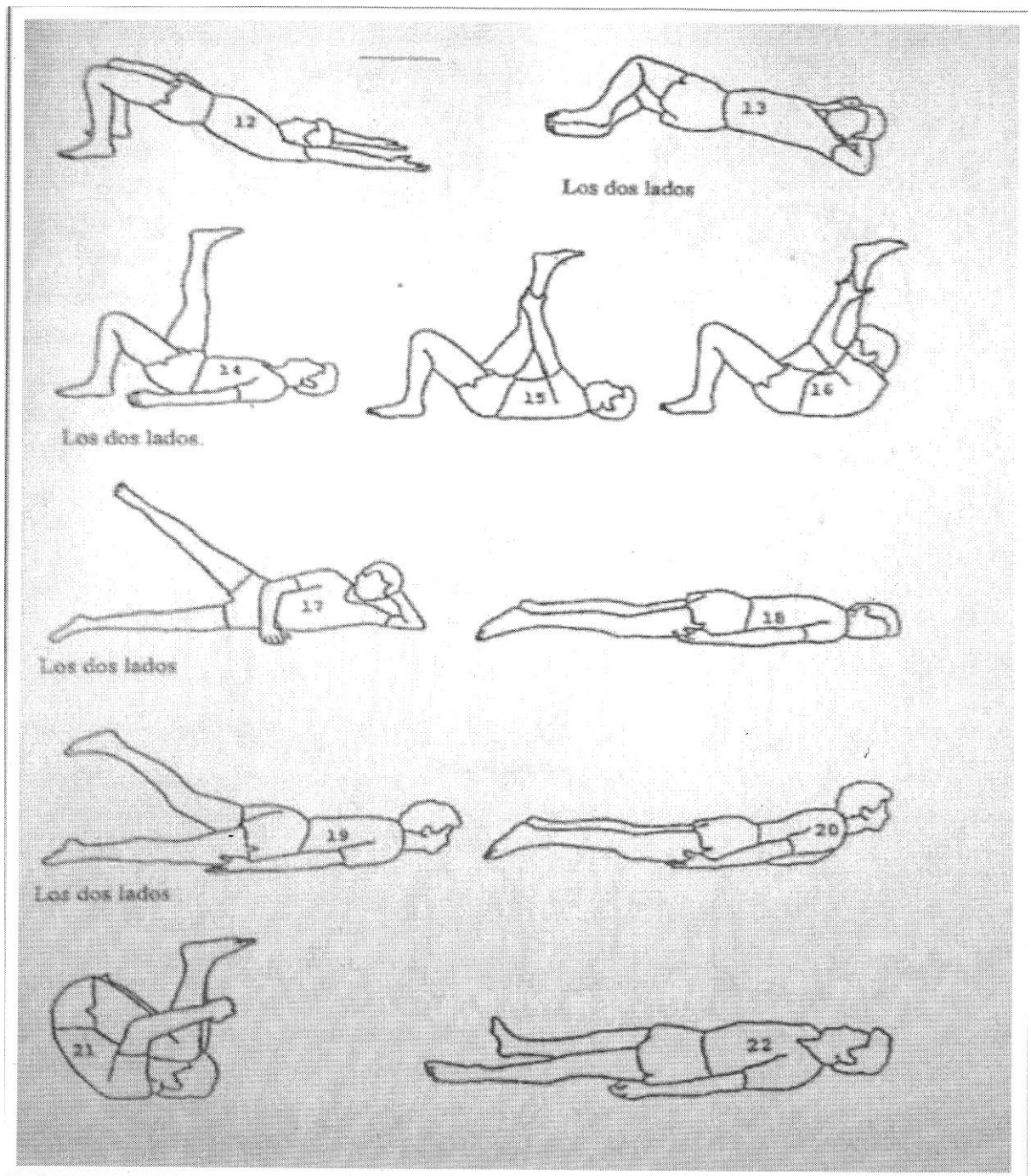
sensaciones de los pies, de las piernas o de todo el cuerpo. Se puede integrar también la atención en la respiración. Lo importante es “estar” en cada paso.

La revisión atenta del cuerpo (Body Scan) se plantea como otra forma de meditación que tiene como objetivo restablecer el contacto con el propio cuerpo. Su práctica desarrolla la capacidad de concentrar la atención, pero también la flexibilidad para enfocarla. La persona ha de concentrarse secuencialmente en diversas partes del cuerpo mientras permanece echada con los ojos cerrados. Empieza por los dedos de los pies y acaba en la parte superior de la cabeza. Se trata de observar cuidadosamente las sensaciones, de “sintonizar” con cada zona. No hay sensaciones buenas ni malas. Simplemente hay que observar la propia experiencia en cada momento, incluyendo, no sólo las sensaciones, sino también los pensamientos y sentimientos que emergen, aceptándolos y siguiendo adelante (Pérez y Botella , 2006).

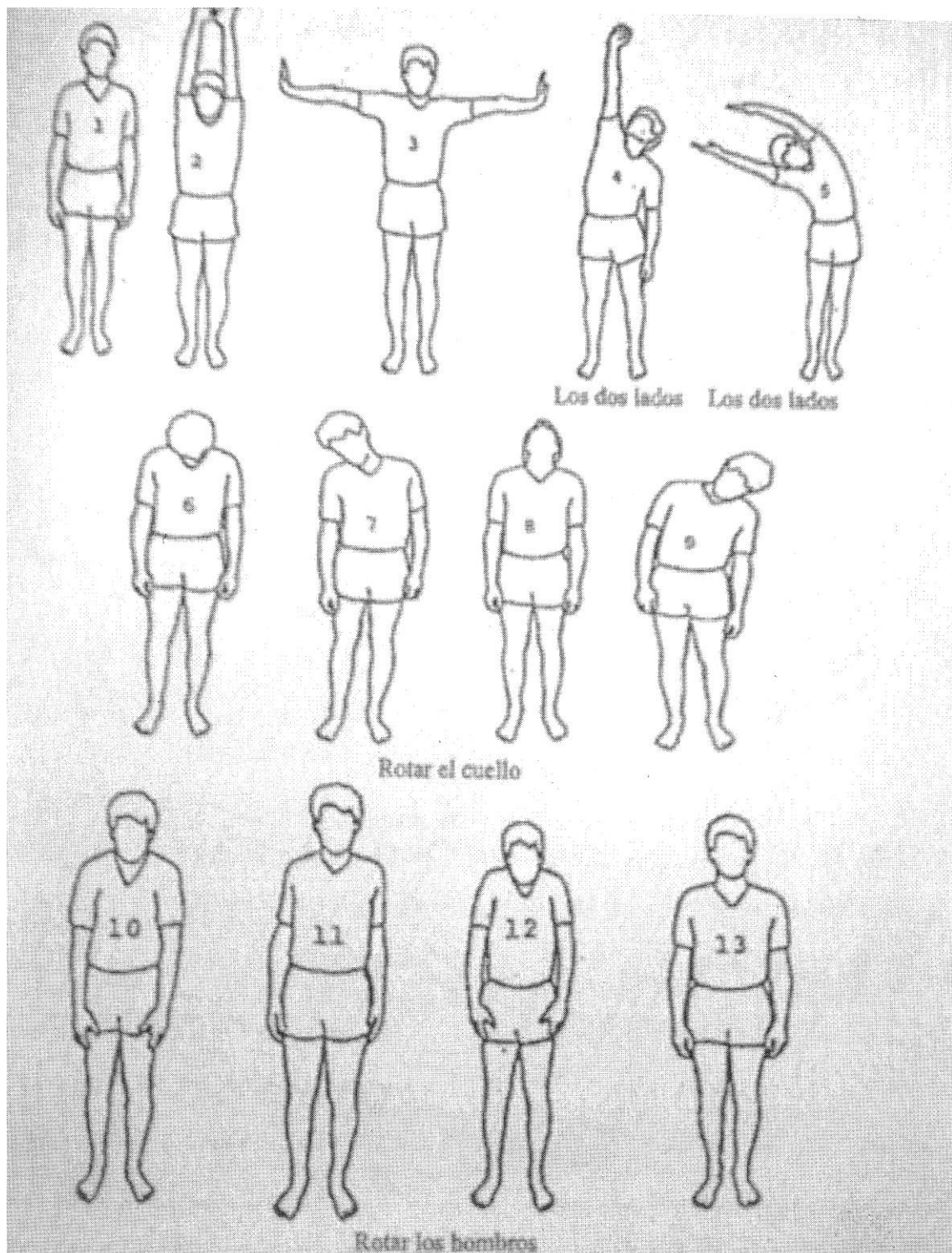
Ejercicios de Yoga en el suelo



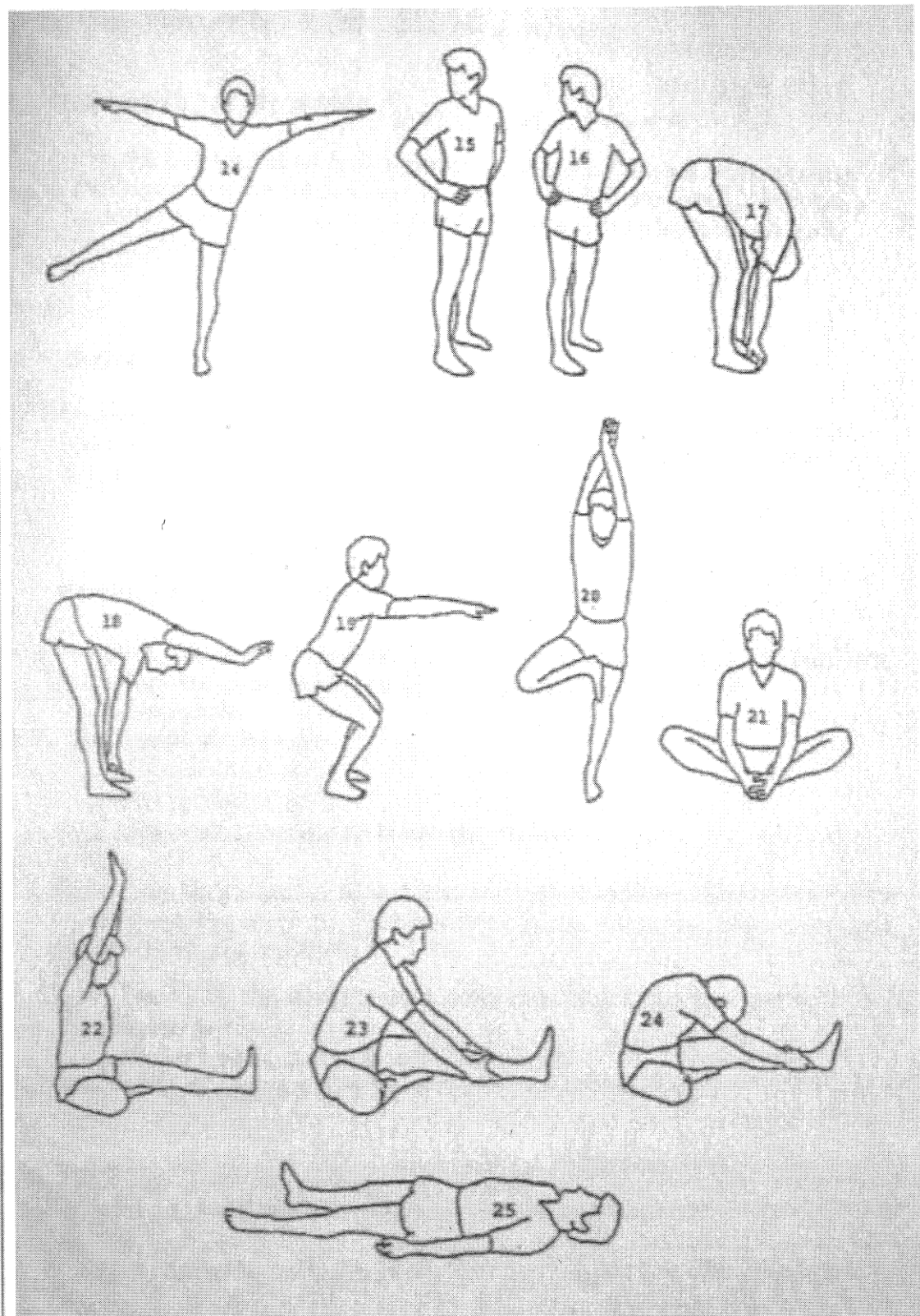
Ejercicios de Yoga en el suelo



Ejercicios de Yoga de pie



Ejercicios de Yoga de Pie



Anexo 5. Recursos y presupuesto

Recursos materiales

- Aula de 40 m2, dotada de proyector y pantalla
- Material fungible (folios, bolígrafos)
- Guías para los participantes y CDs con los audios de las prácticas

Recursos humanos: Psicólogo- instructor en el programa MBSR

55 horas destinadas a las sesiones

15 horas destinadas a la preparación de las sesiones

20 h Recogida de datos

Presupuesto:

RECURSOS	PRESUPUESTO	TOTAL
Alquiler aula 55 horas	15 €/h	825 €
Guías /CDs participantes	3 €	30 €
Material fungible	10 €	10 €
Psicólogo/ Instructor	30 €/ h	1.650 €
TOTAL	2.515 €	

Nota: El presupuesto se ha realizado para la implementación del programa con el grupo 1 (intervención), el llevarlo a cabo con el grupo 2 (control en lista de espera) supondría un incremento del mismo.