

INTERVENCIÓN PSICOLÓGICA PARA LA DETECCIÓN Y MANEJO DE ESTILOS ATRIBUCIONALES EN DOS DEPORTES DE MOTOR: RALLY DE AUTOMÓVILES Y KARTING COMPETITIVO

Benito Urra Tobar*

*PSYCHOLOGICAL INTERVENTION FOR DETECTING AND MANAGING ATTRIBUTIONAL STYLES IN TWO
MOTORIZED SPORTS: RALLY AND COMPETITIVE KARTING*

KEY WORDS: Causal attribution, Motor sports, Psychological training.

ABSTRACT: Traditionally, Sport Psychology has promoted the idea that athletes must attribute their performances to internal causes to facilitate their involvement in the sport in question. This study provides an exploratory view of the attributional style predominating in a sample of 22 athletes who practice two motor disciplines. The results indicate the prevalence of an external style of attribution in successful sports situations as well as in unsuccessful situations. This paper also provides a description of the main causes of good performance that were identified as well as several intervention suggestions, beginning with the real influence of external factors on an athlete's performance, considering the specific characteristics of these kind of disciplines.

Correspondencia: Benito Urra. Federación Chilena de Tenis de Mesa. Av. Vicuña Mackenna 40 Of. 4. Providencia, Santiago (Chile). E-mail: benito_urra@yahoo.es

* Team Rosselot (Rally de Automoviles), RS Karting Team.

El autor desea agradecer a los Sres. Luis Ignacio Rosselot, Andrés Gaete, Diego Rojo y Sebastián Valenzuela por su aporte en elementos técnicos.

— Fecha de recepción: 14 de Noviembre de 2006. Fecha de aceptación: 17 de Octubre de 2008.

Dentro de los numerosos estudios aplicados aportados desde sus inicios por la psicología del deporte, resulta llamativa la escasa atención que han recibido los deportes de motor como campos de investigación siendo quizás una de las áreas deportivas que atrae más fanáticos, repercusiones mediáticas e ingresos comerciales.

Pese a que es posible encontrar a psicólogos deportivos desempeñándose en estas disciplinas, ello no se traduce en estudios que aporten información para quienes pretendan incorporarse a ellas. Resulta notoria la deficiencia de trabajos incluso en países sudamericanos en donde estas actividades gozan de un alto prestigio tales como Argentina y Brasil; así, en Sudamérica sólo es posible encontrar un estudio referido a aspectos sociológicos, a saber la identidad de la comunidad automovilística (Masson, 2000), otro referido a automovilismo fuera de pista (Morán, 2004) y un manual de entrenamiento para pilotos de automovilismo (Cohen, 2002) centrado más bien en la planificación del entrenamiento deportivo en donde, cabe destacarlo, se incorpora la psicología del deporte aunque en la línea de describir temáticas generales más que de aplicar y/o generar conocimientos específicos dentro de los deportes motorizados (lo que resulta sorprendente si se considera una serie de factores que hacen de estas actividades situaciones de alta exigencia emocional y de notoria influencia del factor mental).

En primer lugar, resulta necesario destacar que los deportes motorizados son actividades de alto riesgo para sus practicantes, muchos de los cuales, incluso, han perdido la vida o interrumpido su carrera deportiva a causa de accidentes. Este riesgo suele conllevar dudas, temores, ansiedades y cuestionamientos que pueden interferir negativamente en el practicante. Los medios

de comunicación, asimismo, suelen alimentar esta característica pues resulta habitual informarse sobre estos deportes a partir de sus errores más que de sus aciertos debido a que un accidente automovilístico tiende a destacar por sobre el resultado mismo de la carrera muchas veces en forma justificada pero tantas otras relegando a un segundo plano, el desempeño deportivo en sí y los niveles de esfuerzo invertidos.

En segundo lugar, los deportes motorizados son extremadamente precisos y estrechos en cuanto a sus definiciones en donde cualquier factor (físico, técnico, mental, mecánico, ambiental, etc.) puede marcar la diferencia entre el ganador y el resto. A modo de ejemplo, cabe consignar que en un *prime* de carrera la diferencia entre un vehículo y otro muchas veces es de menos de un segundo por kilómetro y que en una disciplina de pista (karting) la diferencia entre un lugar y otro bordea, como máximo, los 0,25 segundos. Considerando esta situación, cualquier distracción, malestar y/o avería mecánica, por breve que sea, repercutirá inevitablemente en el resultado de la ejecución.

Un tercer elemento que refleja la alta demanda mental de los deportes de motor, sobre todo los automovilísticos, producto del alto nivel de esfuerzo y resistencia física que ellos exigen al practicante. Este aspecto se hace especialmente patente en la intensidad de fuerza de gravedad (G) que actúa sobre el piloto; según Cohen (2002), un piloto de automóviles se ve sometido a niveles iguales o superiores de fuerza G que una tripulación espacial aunque lo hace por períodos de tiempo mucho más prolongados que ésta. En términos específicos, los tripulantes espaciales llegan a recibir 6 a 7G mientras vuelan aunque en períodos no más extensos de 10 segundos y, si esta fuerza se repite cuatro

veces se está inhabilitado para pilotar al día siguiente; en contraste, los pilotos de automovilismo pueden recibir entre 2G y 5-6G pero durante una hora o más de carrera continua (Cohen, 2002) lo que aumenta la probabilidad de error, error que puede tener graves consecuencias para la integridad del deportista, evidenciando así los altos niveles de exigencia física y desgaste, tanto corporal como mental, asociado a ello.

Por último, los deportes de motor son actividades de un muy elevado impacto y costo económico por los valores implicados en el mantenimiento y puesta a punto de un automóvil de competencia, sumado a los costos de inscripción, traslados, repuestos, recursos humanos y marketing. En este contexto, una simple falla puede repercutir en un accidente que termina implicando una inversión que excede por mucho al costo de reparación del error inicial lo que, en ocasiones, puede llegar a limitar o interrumpir la práctica deportiva del piloto.

Así, entendiendo que el fin último de un equipo desde el punto de vista económico es optimizar los recursos disponibles, se entiende que cualquier elemento asistencial que facilite la prevención de dificultades (mecánicas y humanas) que pueden derivar en altos costos de reparación constituye un aporte real a nivel organizacional y deportivo siendo ello un área potencial de validación de los beneficios de la psicología deportiva tanto con el deportista (entrenamiento mental) como con su entorno humano (asistencia a equipos mecánicos y directivos).

Por tal motivo, indagar en los procesos psicológicos básicos que subyacen a la práctica de deportes de motor resulta ser el paso inicial lógico antes de insertarse en estudiar eventuales procesos específicos pues a partir de ello pueden generarse mecanismos explicativos y de intervención en espe-

cialidades deportivas hasta hoy poco exploradas y que a futuro pueden surgir como nuevos campos de aplicación.

A partir de ello, el presente estudio tiene por objetivo central detectar las principales características del estilo atribucional predominante entre sujetos participantes en dos deportes de motor (rally automovilístico y karting de competencia) a fin de desarrollar estrategias de intervención específicas. En términos concretos, se pretende generar un análisis descriptivo de las principales variables que, según los deportistas y equipo técnico, influyen en el rendimiento competitivo favorable y adverso en las disciplinas estudiadas. Además, se persigue identificar las percepciones de control y estabilidad de dichas variables y, finalmente, analizar si existen diferencias entre los deportistas de las dos disciplinas consideradas en este estudio.

El rol de las atribuciones causales en el deporte

El tema de las atribuciones causales, entendidas como el proceso cognitivo a través del cual las personas buscan una causa a un evento o conducta observada (Weinberg y Gould, 1991), ha sido reconocido como un área central en el comportamiento de logro y, por ende, en el desempeño en donde se ha acentuado preferentemente su rol en la implementación de un adecuado proceso de enseñanza y/o motivación deportiva (García, Sánchez y De Nicolás, 1999). Esto es, conocer cómo un deportista vive, interpreta, analiza y explica su desempeño pasa a ser un factor central en la forma de trabajo que con él se tendrá constituyéndose en el punto de partida del mismo.

Tradicionalmente la psicología deportiva promueve la idea que un jugador debe desarrollar una atribución interna de carácter controlable y estable con el fin que adquiera una visión más constructiva de su actividad

deportiva, tenga mayores niveles de disfrute, persista más tiempo en la práctica, logre mayor autonomía e implicancia, tolere de mejor forma las frustraciones y experimente menores niveles de ansiedad deportiva (McAuley, Russell y Groos, 1983; Landers y Boutcher, 1991; De Diego y Sagrado, 1997) así como menores posibilidades de abandono y *burnout* (Medina y García Ucha, 2002); para ello, a su vez, se sugiere que si se detecta un deportista con un locus de control externo, se modifique y, por ende, abandone esta orientación a fin de instaurar un estilo atribucional de carácter interno (Guallar y Balaguer, 1994; Weinberg y Gould, 1996).

Dentro de este contexto, Cohen (2002) plantea que en el ámbito deportivo existe la tendencia a atribuir el éxito a factores internos y los fracasos a factores externos ambientales lo cual mantiene la motivación del deportista pero muchas veces incide negativamente en la capacidad para ejecutar un análisis racional de la situación. Así, una atribución de logro centrada en factores internos, controlables y estables aumentaría la motivación y satisfacción mientras que atribuir el no logro de resultados a factores internos, estables e incontrolables merma considerablemente la motivación y los niveles de esfuerzo invertidos así como atribuir el logro a factores externos puede generar un cuadro de *nikefobia*.

Con estos antecedentes, el presente estudio exploratorio pretende obtener un acercamiento más detallado acerca de las interpretaciones que los deportistas hacen de su desempeño en dos especialidades motorizadas (rally y karting) que si bien pertenecen a una misma área pueden ser entendidas, siguiendo la clasificación de deportes propuesta por Riera (1985) y Marí (1997) de distinta forma.

En términos concretos, el rally de automóviles puede ser entendido como un deporte de equipo con oposición indirecta y con cooperación mientras que el karting competitivo puede calificarse como un deporte individual con oposición directa y sin cooperación. Por otra parte, ambas son especialidades que requieren una alta dosificación de esfuerzo (resistencia), automatización de patrones motrices (técnica) y la toma de decisiones previas y sobre la marcha (táctica). Es decir, la diferencia entre ambas es la naturaleza individual o grupal y la existencia de oposición directa elementos ambos que podrían influir en el tipo de atribuciones causales reportadas constituyéndose este punto en un foco de análisis a investigar.

Método

Participantes

Se trabajó con una muestra intencionada conformada por pilotos de karting ($n=12$) entre 17 y 34 años de edad ($M=22,4$; $D.S.=4.85$) y por practicantes de rally ($n=10$) entre 30 y 48 años ($M=35,8$ años; $D.S.=5.61$) siendo cuatro de ellos pilotos y seis navegantes. De tal forma, se conformó una muestra total de 22 sujetos sin experiencia en trabajo psicológico al momento de realizarse el estudio.

A fin de obtener una mayor y mejor información relativa al tema de estudio se optó por complementar los datos aportados por los deportistas de la muestra con aquellos entregados por otros miembros de los equipos ya que muchas veces son éstos quienes imponen y/o traspasan sus propias atribuciones a los pilotos o bien deciden la forma de encarar y analizar las competencias. Es así como se incluyó como fuentes informativas a 3 preparadores de karting, 5 mecánicos de rally y 3 directores de equipo.

Material

La “*Escala de Dimensión Causal – I*” (EDC) es una prueba de 18 preguntas de valoración con tres subcategorías: atribución causal, controlabilidad y estabilidad. Del total de enunciados, nueve se aplican a casos de logro deportivo y nueve a casos de no logro de resultados. Esta prueba ha sido sometida a análisis psicométrico (García, Sánchez y De Nicolás, 1999) que han arrojado una aceptable consistencia interna α : .726 para la dimensión causalidad y α : .755 para la dimensión estabilidad) por lo que se constituye en un método fiable para evaluar las atribuciones causales.

Se realizaron entrevistas semi-estructuradas a cada integrante de la muestra para complementar y profundizar en los resultados obtenidos en la aplicación del CDS-II en donde se buscó obtener ejemplos concretos de atribuciones de desempeño deportivo; esto es, obtener motivos específicos de logro o no logro de resultados, niveles de control y estabilidad sobre los factores mencionados.

En tercer lugar, se realizaron análisis audiovisuales de competencias de karting y rally de automóviles a fin de obtener material gráfico del desempeño deportivo en las especialidades estudiadas y, tras exhibir este material a los miembros de la muestra, buscar que ellos profundizaran y demostraran sus aseveraciones iniciales.

Por último, se realizaron observaciones en terreno (reuniones de grupo, zona de pits, etc.) con el objetivo de obtener información de la conducta espontánea de los sujetos y su entorno de trabajo, realizándose procesos de registro conductual específicamente abocados a las explicaciones de desempeño tras pruebas de vehículos (giros de calentamiento y *shakedown*s en karting y rally, respecti-

vamente), desempeños competitivos (carreras de karting y *primes* de rally), atribuciones de otras personas (directores de equipo y equipo mecánico) y reportes entregados por los deportistas en dichas circunstancias.

Los sujetos de la muestra fueron contactados para explicarles los objetivos y características de la investigación y obtener su consentimiento para participar en ella. Tras ello, se procedió a aplicar los instrumentos de evaluación y realizar las entrevistas y trabajos de análisis audiovisual. Con los directores de equipo se realizó un procedimiento similar a la vez que se solicitó su autorización para asistir a las reuniones de trabajo y realizar procesos de observación en situaciones de entrenamiento y competencia.

Resultados

1. Aplicación de EDC-II

1.1. Dimensión de atribuciones causales (Figura 1): en términos concretos, un 77,27% de la muestra (N: 17) evidencia puntuaciones asociadas a un locus de control externo frente a un 22,73% (N: 5) que realiza atribuciones internas de desempeño en caso de logro de resultados. Esta situación se ve acentuada en el caso del no logro de resultados en donde en el 95,45% de los casos (N: 21) se aprecia una atribución externa. Sometidos estos porcentajes al test de McNemar se aprecia que estas proporciones no son significativamente distintas entre las situaciones de logro y no logro ($p = 0,125$). Es decir, aparecen diferencias entre atribuciones externas e internas al interior de cada situación (logro y no logro) pero no aparecen diferencias entre los porcentajes de atribución interna entre ambas situaciones ni en las atribuciones externas entre ambas situaciones.

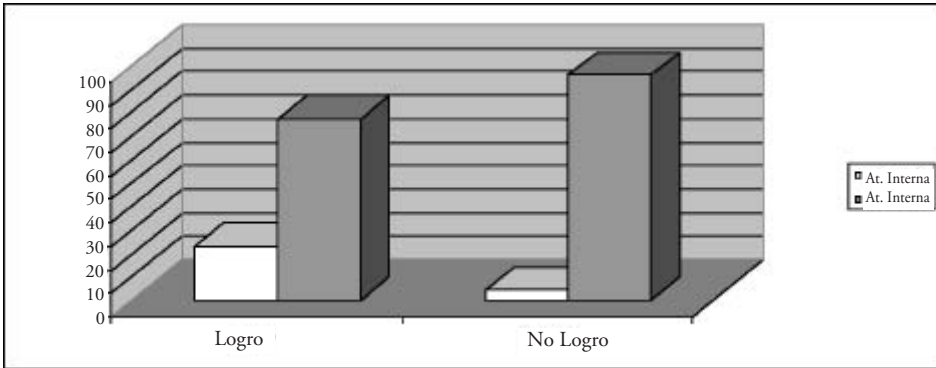


Figura 1 Estilo atribucional en deportes de motor: situaciones de logro y no logro deportivo.

1.2. Dimensión de controlabilidad (Figura 2): un 63,63% de los sujetos de la muestra (N: 14) reporta tener un adecuado nivel de control sobre los factores influyentes en la situación de logro deportivo. Esta tendencia, sin embargo, no se confirma en el caso del no logro deportivo por cuanto un 90,90% de los sujetos (N: 20) reporta no tener posibilidad de

controlar los factores influyentes en dicha circunstancia. Las diferencias reportadas son estadísticamente significativas entre las situaciones de logro y no logro ($p= 0,08$); es decir, el porcentaje de personas que reporta tener una percepción de control sobre los factores influyentes no es el mismo en situación de logro que en situación de no logro.

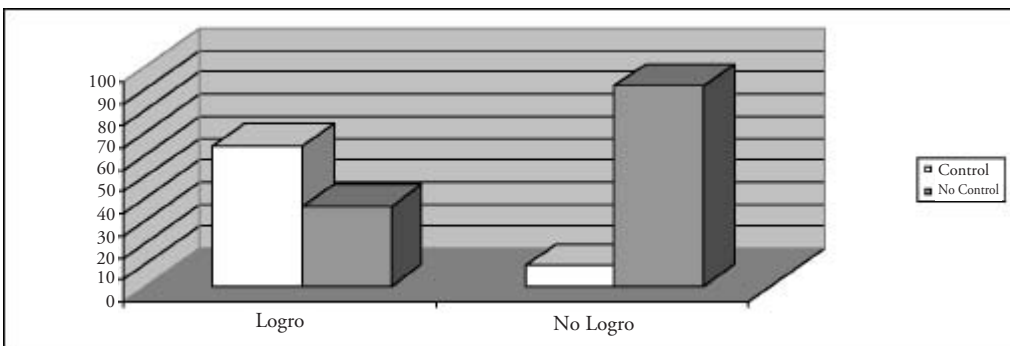


Figura 2. Percepción de controlabilidad sobre las causas del rendimiento deportivo en deportes de motor.

1.3. Dimensión de estabilidad (Figura 3): un 68,18% de los miembros de la muestra (N: 15) plantea que los factores influyentes en la obtención de sus logros deportivos son estables, es decir, mantienen su influencia a lo largo del tiempo; en contraste, sólo un 31,82

de los sujetos (N: 7) plantea que las causas de un mal rendimiento deportivo son estables. Al igual que en la dimensión de control, las diferencias reportadas son estadísticamente significativas entre las situaciones de logro y no logro ($p= 0,021$).

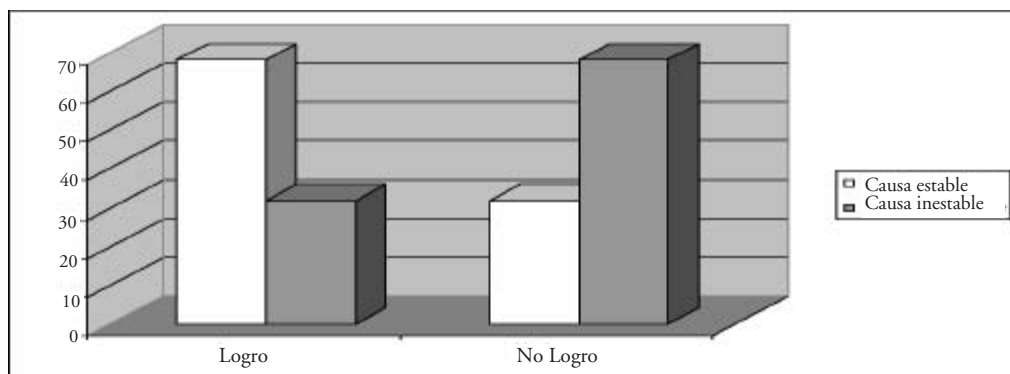
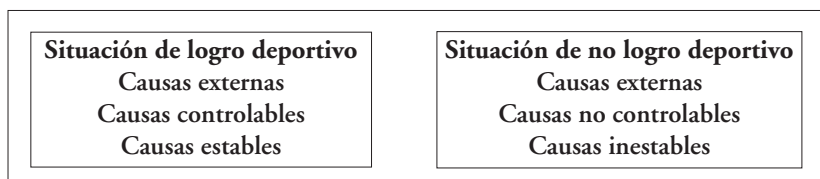


Figura 3. Percepción de estabilidad de las causas del rendimiento deportivo en deportes de motor.

De tal forma, los resultados obtenidos tras la aplicación del CDS-II se pueden sintetizar de la siguiente manera:



Es posible apreciar que en los dos deportes de motor estudiados la única dimensión del CDS-II que se mantiene entre las situaciones de logro y no logro deportivo es la externalidad de las causas de dichos

desempeños; esto es, independientemente si se obtenga un buen resultado o no, la causa de este rendimiento reside en factores ajenos al propio deportista. Sin embargo, cuando se obtiene un logro deportivo estas causas

externas aparecen como controlables y estables mientras que en el caso de no logro estas mismas causas externas aparecen como incontrolables e inestables lo cual podría reflejar un intento de defensa del yo ante la frustración provocada por el no logro, externalizando sus causas más que atribuyéndoselas a sí mismo.

2. Atribuciones de resultado deportivo: entrevistas y observaciones conductuales

Tras someter las entrevistas a un proceso de análisis cualitativo de la información referida a las causas de rendimiento deportivo entregadas en las situaciones de logro y no logro deportivo en las dos disciplinas estudiadas, los datos obtenidos arrojan lo siguiente:

2.1. Rally de automóviles – Situación de logro de resultados

Las principales razones de explicación del logro deportivo son de naturaleza externa y se refieren, principalmente, al buen estado del automóvil (entendido como la ausencia de fallas mecánicas o electrónicas) y, en segundo lugar, a características del camino en donde se destacan el buen estado de la ruta o bien su adecuación a las características del piloto (distinguiéndose entre caminos trabados o rápidos; arenosos, de tierra, ripio, etc.).

En términos secundarios, se menciona al clima como un factor facilitador por cuanto responde a las preferencias del piloto (clima lluvioso “porque al resto le cuesta manejar con lluvia” o clima caluroso “*porque aguanto bien el calor dentro del auto*”). Asimismo, se alude a las fallas o errores de los rivales que los hacen abandonar y, con ello, facilitan el accionar propio (“*para qué ir a fondo si el resto ya abandonó*”).

Una atribución externa de sumo interés reside en el comportamiento del compañero

de equipo por cuanto los pilotos aluden a la habilidad del navegante en la carrera (forma de leer la hoja de ruta, rol motivador, experiencia, etc.) más que a la propia conducción mientras que los navegantes explican el rendimiento competitivo por características del piloto (estado de ánimo, habilidad conductiva, fortaleza mental, etc.).

Llama la atención que se realiza una sola atribución interna en el caso del logro deportivo y que alude a una adecuada hoja de ruta por cuanto se considera que el equipo de piloto y navegante tiene la habilidad de “leer” bien el camino y detectar adecuadamente cómo y por dónde conducir el automóvil.

2.2 Rally – No logro de resultados

Conforme a lo expuesto, al momento de explicar el no logro deportivo se recurre casi totalmente a causas externas entre las que destacan las fallas mecánicas o electrónicas del automóvil y la baja competitividad del auto en relación a las máquinas rivales. Se recurre también a explicaciones centradas en la alta capacidad de los rivales (por su alto nivel de manejo y/o su experiencia deportiva), características de la ruta (desgaste, mal estado y/o tipo de caminos de competencia) y el clima (por incomodidad o personal o exigencias que conllevan en la preparación de la máquina).

En términos de atribuciones internas, se alude a un mal diseño de la hoja de ruta, esto es, la falta de habilidad personal para “leer” bien la ruta y diseñar una adecuada hoja de ruta que cumpla los requisitos de claridad, velocidad y seguridad. Resulta especialmente relevante en este punto el que se incluya una primera atribución interna referida a habilidades mentales en el deporte: la desconcentración, entendida como la dificultad para centrarse en los estímulos relevantes de la tarea o bien la distracción ante ciertos eventos (fallas en el automóvil, malos tiempos, etc.).

2.3. Karting – Logro de resultados

Al igual que en el rally, las principales explicaciones del logro de resultados en el karting giran en torno a una buena preparación del kart (carburación, montaje, etc.) de acuerdo a las condiciones existentes (longitud de la prueba, clima, chasis, etc.) así como al buen estado de los neumáticos en relación (bajo desgaste y alta adherencia). También se alude a factores ambientales tales como el estado de la pista (limpia y con alta adherencia), las fallas o despistes de rivales (ausencias, accidentes o fallas de conducción de los rivales) y, finalmente, las disputas de lugar entre rivales en donde, producto de esa oposición y el deseo de evitar ser superado, disminuye la velocidad influyendo en que el líder aumente su ventaja.

En términos de atribuciones internas, se alude a la concentración (focalización en la tarea y control ante eventuales distractores) y la tranquilidad (control emocional, adecuado manejo de la activación y sensación de flujo al momento de conducir) (ver Tabla 1).

2.4. Karting – No logro de resultados

Las principales causas de no logro están

asociadas a la máquina (mal motor y/o un mal kart en comparación a rivales), a la baja calidad de los neumáticos (desgaste, tipo y adherencia) y el empaste de bujías (por baja calidad, mal estado o desgaste). Asimismo, se alude a condiciones de la pista (suciedad o baja adherencia) que restan ritmo de competencia y afectan el desempeño (ver Tabla 2).

Aparece una mayor frecuencia de atribuciones internas en la explicación del no logro de objetivos. En términos concretos, se alude a la desconcentración ante distractores (personales, ambientales o físicos), fallas o despistes propios que generan accidentes y, muchas veces, el abandono o pérdida considerable de tiempo (lo que, considerando las distancias mencionadas inicialmente, relega al piloto a posiciones secundarias y con muy pocas posibilidades de superación) y, finalmente, el cansancio (agotamiento y desgaste que genera una competencia sea por sostener una intensa disputa, enfrentar un clima exigente y/o sostener la alta fuerza G implicada en una competencia), especialmente en segundas tandas de carrera o al disputar más de una categoría lo que disminuye el tiempo de recuperación disponible.

RALLY	KARTING
Automóvil sin problemas (AE)	Buena carburación del kart (AE)
Camino adecuado y/o en buen estado (AE)	Buen estado de neumáticos (AE)
Adecuada hoja de ruta (AI)	Buena adherencia de la pista (AE)
Clima (AE)	Fallas o despistes de rivales (AE)
Fallas o despistes de rivales (AE)	Disputa de lugar entre rivales (AE)
Rol del navegante (AE para pilotos)	Concentración (AI)
Manejo del piloto (AE para navegantes)	Tranquilidad (AI)

AE: Atribución Externa AI: Atribución Interna

Tabla 1. Factores ligados al logro de resultados.

RALLY	KARTING
Automóvil con problemas (AE)	Mal motor en comparación a rivales (AE)
Mal auto en relación a rivales (AE)	Mal estado de neumáticos (AE)
Nivel de rivales (AE)	Pista sucia y/o con poca adherencia (AE)
Mal estado del camino (AE)	Empaste de bujía (AE)
Mala hoja de ruta (AI)	Desconcentración (AI)
Clima (AE)	Cansancio (AI)
Desconcentración (AI)	Fallas o despistes propios (AI)

AE: Atribución Externa AI: Atribución Interna

Tabla 2. Factores ligados al no logro de resultados.

Discusión

A partir de estos resultados surge inmediatamente la pregunta del qué hacer cuando estás circunstancias son reales y evidentes. En términos concretos, durante las observaciones en terreno se pudo apreciar, por ejemplo: abandonos de carrera por fatiga de material (vencimiento de enganche de pontones y mangueras de ventilación) cuando se llevaba una amplia ventaja sobre el rival más cercano; abandonos en karting por cuanto el choque entre dos *karts* rezagados hace que uno de ellos lo impacte y despiste cuando se lideraba la carrera y, finalmente, distracción del navegante quien se pierde en la lectura de la hoja de ruta afectando el ritmo de carrera durante cuatro kilómetros y, con ello, cede tiempo a los rivales.

Estos hechos y eventualidades acaecidas en situaciones reales de competencia sugieren que los sujetos de la muestra parecen no estar tan alejados en sus interpretaciones. Ante esto, el desafío es analizar cómo se promueve una atribución interna si efectivamente hay un factor ajeno al propio accionar que incidió directa y perjudicialmente en el propio

desempeño. Quizás se podría incorporar la visión de los deportistas y directores de equipo referidos a que estas situaciones “*son cosas del deporte*” o se explican porque “*así son los autos*”, sin embargo, esa postura aunque realista suele no convencer ni tranquilizar mucho al piloto o tripulación. También se pensará en centrar al deportista en lo que dependía de él lo que también es válido pero tampoco suele amortiguar el impacto de la derrota e incluso parece ir contra el pensamiento del deportista que ve clara y concretamente lo que le ocurrió.

Si partimos de la premisa que la voz central en el deporte es la del propio deportista deberemos asumir que, más que desconocer o enjuiciar estas atribuciones para forzar la introducción de atribuciones internas, el trabajo debiera partir por aceptarlas por dos simples pero importantes motivos: son las necesidades sentidas por los deportistas y porque son circunstancias reales influyentes en el resultado deportivo (Balagué, 2006b).

A partir de ello, y en forma acorde a lo sostenido por Cohen (2002), en los deportes de motor la intervención debe centrarse, más que en imponer variables internas, en aceptar

y aliarse a estos factores externos para luego aumentar los grados de controlabilidad expresados sobre ellos a través de preguntas tales como, por ejemplo, “¿cuánto influye el piloto en que el navegante se pierda en su lectura?” o “¿cuánto influyes tú como piloto en la adecuada carburación del kart?” y a partir de ese momento, junto con aceptar y validar las sensaciones del deportista, se le empieza a mostrar cómo puede operar sobre estas variables externas, esto es, se le inculca el principio que él puede manejar el automóvil o el kart en vez de ser manejado por éstos.

Junto con ello, y para evitar patrones de indefensión, debe perseguirse aumentar los

niveles de estabilidad sobre los factores internos en situaciones de logro y de estabilidad sobre los factores externos en el no logro para fortalecer la autoconfianza y proteger al yo de una excesiva autocrítica sin desconocer, desde luego, los aprendizajes de desempeño que pueden extraerse desde esta última situación.

En términos prácticos, debiera invertirse el ciclo tradicional de intervención en donde, más que partir de atribuciones internas para ganar control y estabilidad, se pretende ganar, justamente, en control y manejar la estabilidad percibida haciéndola diferencial entre las situaciones de logro y no logro para recién a partir de ahí ganar en internalidad de las atribuciones realizadas, tal como aparece en las Figuras 4 y 5.

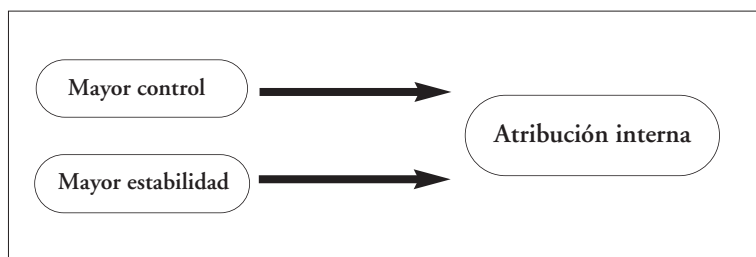


Figura 4. Manejo de estilo atribucional en situación de logro deportivo.

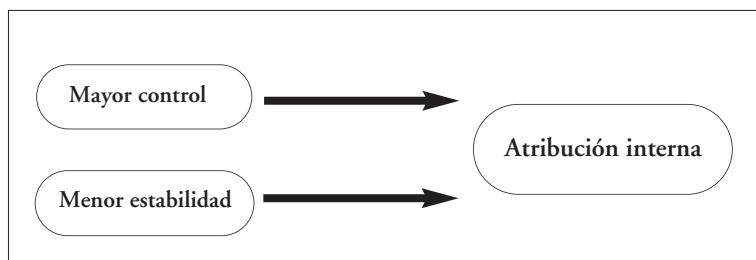


Figura 5. Manejo de estilo atribucional en situación de no logro deportivo.

Conclusiones

1. *Análisis de resultados*: es posible apreciar que más allá de las diferencias específicas referidas a las particularidades mecánicas de cada automóvil, es precisamente este factor el más citado como elemento explicativo del desempeño competitivo; el único factor diferencial entre ambas disciplinas reside en el hecho que al ser el rally un deporte de equipo la actuación del compañero (piloto o navegante) incorpora un nuevo elemento externo influyente en el propio desempeño.

Así, y pese a esta diferencia, se aprecia en ambos deportes y tanto en los casos de logro como de no logro, que la mayoría de las atribuciones causales del rendimiento son de naturaleza externa por sobre variables internas y que, dentro de éstas últimas, las causas mentales (centradas principalmente en la concentración) son mencionadas en un lugar secundario pese a que todos los factores mencionados son susceptibles de una mejor interpretación y manejo personal.

Sin embargo, dentro de las atribuciones internas el factor mental se encuentra al menos a la par en términos de frecuencia que las explicaciones técnicas (conductivas), tácticas (diseño de hoja de ruta) y físicas (cansancio) lo que sugiere la relevancia de una intervención específica la cual debe sustentarse, justamente, en un adecuado manejo de las atribuciones de desempeño dada, tal como plantean Buceta (1991) y Escudero (2006), la importancia que ellas tienen sobre diversos procesos psicológicos en la competencia: atención y concentración (a qué se atiende y cómo se atiende), motivación y nivel de esfuerzo invertido, toma de decisiones y, finalmente, niveles de ansiedad y activación por cuanto la percepción de incertidumbre y carencia de control sobre las variables influyentes en el rendimiento personal asoman como una de las principales

fuentes de estrés (Lazarus y Folkman, 1984; Balagué, 2006a).

Así, los resultados obtenidos nos llevan a reconocer que, más que en muchas otras disciplinas, los deportes de motor son actividades altamente situacionales con un flujo dinámico de circunstancias que altera las planificaciones previas y que muchas veces, incluso, trasciende las variables propias del deportista por cuanto, tal como fue expresado, un piloto puede desempeñarse al máximo de sus capacidades y por ello ir triunfando con relativa comodidad pero la injerencia de factores ajenos a él altera el resultado final de su ejecución.

Por otra parte, resalta la necesidad de desarrollar estrategias de autoconocimiento para aumentar la percepción de control en la competencia y evitar la aparición de patrones de indefensión tan comunes cuando las fallas mecánicas, y agentes externos en general, se tornan recurrentes. El controlar estos factores apunta a la adecuada prevención de su ocurrencia y, asimismo, a su óptimo manejo lo que implica una labor educativa con el deportista y el equipo de trabajo (Morán, 2004; Olmedilla, 2006).

2. *Consecuencias para el trabajo psicológico*: a partir de los resultados obtenidos, puede plantearse que, al parecer, en los deportes de motor la atribución interna de desempeño puede lograrse a través de una vía indirecta que comienza por reconocer las variables externas y situacionales para luego manejar los niveles de control y luego la percepción de estabilidad sobre ellas más que centrarse únicamente en factores internos pues ello se aleja de la realidad competitiva y dificulta la capacidad de manejo sobre las, muchas veces, inevitables circunstancias externas (mecánicas, humanas y ambientales). En términos concretos, los hallazgos repor-

tados sugieren promover el entrenamiento bajo condiciones de trabajo variables y de baja predictibilidad para evitar la excesiva automatización de la ejecución de esquemas y tácticas preparadas, a la vez de promover un adecuado enfrentamiento a las diferentes posibilidades emergentes desde las variables externas. Así, el educar y entrenar formas de reacción afectiva y conductual frente a eventos externos resulta una ganancia y una herramienta que no siempre se ha de utilizar pero que resulta necesario disponer para cuando el deportista se enfrenta a factores que escapan a la mera conducción y/o navegación

Por último cabe mencionar que el asumir este modelo de intervención indirecta de la atribución interna implica la necesidad de entender el razonamiento del deportista para identificar sus patrones e intervenir progresivamente sobre ellos. Sólo reconociendo sus necesidades sentidas es posible saber más acerca de las cosas que le preocupan, las cosas que atiende y las cosas que afectan para bien o para mal su estado motivacional a la vez que se le reconoce y devuelve su estatus de protagonista del deporte y de voz central en la intervención. Ello es necesario, además, por cuanto muchas veces resulta complejo sacar al piloto de estas interpretaciones y pretender que miren la competencia desde otra óptica más aún si tienen base cierta y por ello ya forman parte de la ideología del piloto tal cual lo demuestran las siguientes palabras del piloto español de rally Dani Sordo (Monroy, 2006):

“Para ser piloto de rally lo primero que hay que hacer es sentirlo. Y si no tuviera lo que hay que tener para ser un buen piloto, no estaría aquí. Lo primero es tener una calidad de conducción innata. Luego, muchas ganas de trabajar, esforzarse y tener suerte”. De tal forma, resulta necesario destacar que, más que imponer el que los deportistas atribuyan su rendimiento a factores internos, resulta apropiado privilegiar el que se formen una impresión adecuada y objetiva de las causas que intervienen en su desempeño y, a partir de ese momento, aumentar la sensación de control sobre ellos para favorecer su desempeño competitivo.

Los resultados de dicha modalidad de intervención se encuentran actualmente en fase de evaluación siendo objeto de estudios futuros por cuanto es necesario considerar que el presente estudio tiene un carácter exploratorio y que, para lograr sus propósitos, recurrió a una muestra de trabajo pequeña y con tamaños distintos de participantes en los dos grupos estudiados por lo que las posibles generalizaciones a realizar sobre los resultados obtenidos deben considerar estos aspectos más allá de apreciarse algunas tendencias atribucionales marcadas. Más allá de ello, cabe destacar los aportes del estudio en el sentido de entregar una visión respecto a deportes no tradicionalmente considerados en los estudios en psicología del deporte y sobre un tema, las atribuciones causales, en donde ha predominado una visión que puede ser cuestionada y reformulada a la luz de la praxis de estas actividades deportivas.

INTERVENCIÓN PSICOLÓGICA PARA LA DETECCIÓN Y MANEJO DE ESTILOS ATRIBUCIONALES EN DOS DEPORTES DE MOTOR: RALLY DE AUTOMOVILES Y KARTING COMPETITIVO

PALABRAS CLAVE: Atribución causal, Deportes de motor, Entrenamiento psicológico.

RESUMEN: Tradicionalmente, la psicología del deporte ha promovido la idea que los deportistas atribuyan su desempeño a factores internos para favorecer su implicancia en la actividad deportiva. El presente estudio entrega una visión exploratoria sobre los estilos atribucionales predominantes en una muestra de 22 deportistas que practican dos disciplinas motorizadas. Los resultados indican la prevalencia de un estilo atribucional externo tanto en las situaciones de logro como de no logro deportivo. Se entrega, además, una descripción de las principales causas de rendimiento identificadas a la vez que se entregan sugerencias de intervención a partir de la influencia real que tienen los factores externos en el desempeño del deportista dadas las particularidades de este tipo de disciplinas.

INTERVENÇÃO PSICOLÓGICA PARA A DETECÇÃO E GESTÃO DOS ESTILOS ATRIBUCIONAIS EM DOIS DESPORTOS MOTORIZADOS: RALLY E KARTING DE COMPETIÇÃO

PALAVRAS-CHAVE: Atribuição causal, Desportos motorizados, Treino psicológico.

RESUMO: Tradicionalmente, a Psicologia do Desporto tem promovido a ideia de que os desportistas devem atribuir o seu rendimento a causas internas de forma a facilitar o seu envolvimento na actividade desportiva. Este estudo fornece uma visão exploratória acerca dos estilos atribucionais predominantes numa amostra de 22 atletas masculinos que praticam duas modalidades motorizadas. Os resultados indicam a prevalência de estilos atribucionais externos em situações de sucesso, bem como em situações desportivas sem sucesso. Também é fornecida uma descrição das principais causas identificadas de um bom rendimento, bem como algumas sugestões de intervenção a partir de influências reais dos factores externos no rendimento dos atletas considerando as características específicas destas disciplinas.

Referencias

- Balagué, G. (2006a). El entrenador como preparador psicológico: formación y apoyo. *VIII Congreso Sudamericano de Psicología del Deporte*. Universidad de Las Américas, 4-7 octubre.
- Balagué, G. (2006b). La periodización del entrenamiento psicológico en deportes individuales. *VIII Congreso Sudamericano de Psicología del Deporte*. Universidad de Las Américas, 4-7 octubre.
- Buceta, J. M. (1991). La intervención conductual en el deporte de competición. En G. Buela-Casal y V. Caballo (Eds.), *Manual de Psicología Clínica Aplicada* (pp. 471-489). Madrid: Siglo XXI Editores.
- Cohen, R. (2002). *Manual de entrenamiento para el piloto de automovilismo*. Madrid: Librerías Deportivas Esteban Sanz.
- De Diego, S. y Sagredo, C. (1997). *Jugar con ventaja*. Madrid: Alianza.
- Escudero, J. (2006). Decisión y deporte: Un aspecto clave en la performance del deportista. *VIII Congreso Sudamericano de Psicología del Deporte*. Universidad de Las Américas, 4-7 octubre.
- García, F., Sánchez, A. y De Nicolás, L. (1999). Atribuciones causales en el ámbito de la actividad física y el deporte: propiedades psicométricas de la Escala de Dimensión Causal CDS-II. *Revista de Psicología del Deporte*, 8 (2), 207-218.
- Guallar, A. y Balaguer, I. (1994). Percepción e interpretación del éxito y el fracaso. En I. Balaguer (Eds.), *Entrenamiento psicológico en el deporte* (pp. 91-134). Valencia: Albatros.

- Landers, D. y Boutcher, S. (1991). Relación entre el arousal y la ejecución. En J. Williams (Ed.), *Psicología aplicada al deporte* (pp. 250-275). Madrid: Biblioteca Nueva.
- Lazarus, A. y Folkman, S. (1986). *Estrés y procesos cognitivos*. Barcelona: Martínez Roca.
- Marí, J. (1997). Programa de entrenamiento psicológico para jugadores de tenis de mesa de alto nivel. *Revista de Psicología del Deporte*, 12, 77-88.
- Masson, V. (2000). Identidad sobre ruedas: los pilotos de automovilismo deportivo. *Lecturas: Educación Física y Deportes*, 5 (27), noviembre. <http://www.efdeportes.com/efd27/tc.htm>. [Consulta: 02/12/2000]
- McAuley, E., Russell, R. y Groos, J. B. (1983). Affective consequences of winning and losing: an attributional analysis. *Journal of Sport Psychology*, 5, 278-287.
- Medina, G., García Ucha, F. (2002). Burnout, locus de control y deportistas de alto rendimiento. *Cuadernos de Psicología del Deporte*, 2 (2), 29-42.
- Monroy, M. (2006. 23 de octubre). No le tienen envidia. *La Tercera*. Recuperado el 23 de octubre de 2006, de <http://www.latercera.cl>.
- Morán, C. (2004). Psicología aplicada al automovilismo off-road. En M. Roffé y F. García Ucha (Eds.), *Alto Rendimiento. Psicología y deporte* (pp. 51-64). Buenos Aires: Lugar Editorial.
- Olmedilla, A. (2006). Formación y preparación psicológica para los entrenadores. *VIII Congreso Sudamericano de Psicología del Deporte*. Universidad de Las Américas, 4-7 octubre.
- Riera, J. (1985). *Introducción a la psicología del deporte*. Barcelona: Martínez Roca.
- Weinberg, R. y Gould, D. (1996). *Fundamentos de psicología del deporte y el ejercicio físico*. Barcelona: Ariel.