

Resiliencia y creatividad en capitanes de líneas aéreas venezolanas

Jenny Beatriz Gil Fuenmayor y Ender Enrique Carrasquero Carrasquero

Universidad Doctor Rafael Belloso Chacín. Maracaibo, Venezuela.

giljenny@gmail.com; ender.carrasquero@urbe.edu

Resumen

La presente investigación tiene como objetivo general establecer la relación entre las variables resiliencia y creatividad en capitanes de líneas aéreas venezolanas, con el fin de dar un conjunto de recomendaciones, las cuales puedan ayudar a mejorar el desempeño de estos tanto en su vida personal como profesional. Su fundamentación teórica estuvo apoyada por Stoltz (2003), Carrasquero (2007), para la variable resiliencia, para creatividad en Guilford (1965) y (1971), la metodología fue de tipo aplicada, correlacional, descriptiva, transaccional, de campo con diseño no experimental. La población conformada por 18 capitanes. Para la misma, se aplicó el instrumento de Adversity Profile Stoltz (2006), modificado por Carrasquero (2007) para la variable resiliencia y se diseñó un instrumento para la variable creatividad, ambos fueron sometidos a juicio de experto, se obtuvo la confiabilidad bajo el método Alpha de Cronbach, obteniéndose para la variable resiliencia un valor de 0,94 y de 0,98 para creatividad. Los datos obtenidos fueron interpretados mediante la aplicación de estadísticas no paramétricas. El coeficiente de Pearson es de 0.67, siendo una correlación positiva media, estableciendo que aunque para la resiliencia la creatividad es considerada como pilar fundamental, en esta oportunidad no lo es, aun cuando sigue estando presente.

Palabras clave: resiliencia, creatividad, líneas aéreas, capitanes.

Resilience and Creativity in Venezuelan Airlines Captains

Abstract

The general objective of this research is to establish the relation between the variables resilience and creativity among Venezuelan captains, in order to offer a set of recommendations to help improve performance in both their personal and professional lives. Its theoretical foundation was supported on the work of Stoltz (2003) and Carrasquero (2007) for the variable resilience, and Guilford (1965) and (1971) for creativity; methodology was of the applied, correlational, descriptive type, with a trans-sectional, non-experimental, field design. The population consisted of 18 captains. For the instrument, the Adversity Profile by Stoltz (2006), modified by Carrasquero (2007), was applied for the variable resilience, and an instrument was designed for the variable creativity; both were submitted for expert judgment, evaluating reliability using the Cronbach Alpha method, obtaining a value of 0.94 for the variable resilience and 0.98 for creativity. The collected data was interpreted by applying nonparametric statistics. Pearson's coefficient was 0.67, a positive correlation average, establishing that, although creativity is considered a fundamental pillar for resilience, in this opportunity it is not, even though it continues to be present.

Keywords: resilience, creativity, airlines, captains.

1. Introducción

Los vertiginosos cambios que ocurren en el mundo hacen que hoy en día los seres humanos vivan dentro de procesos llenos de complejidad, lo cual requiere de los mimos, un adecuado manejo de las situaciones que se le presentan a diario, estas pueden ser vistas como oportunidades o adversidades, dando la posibilidad de hacer frente a estas últimas, siempre y cuando el individuo posea una estructura de vida adecuada para el manejo del proceso

Ahora bien, esa capacidad de poder hacer frente a las adversidades se conoce como resiliencia; para autores como Stoltz (2003), la resiliencia se define como la capacidad demostrada por un individuo para hacerle frente a situaciones complicadas o difíciles, esta puede ser estimada mediante el cálculo del Coeficiente de Adversidad (QA). A este propósito el mismo autor establece que a mayor (QA), más resiliente es el individuo.

Continuando con la variable resiliencia Carrasquero (2007), hace referencia a la capacidad de construir que posee un individuo resiliente, permitiéndole desarrollar destrezas para acrecentar este elemento. Así mismo para De La Torre (2003), citado por Carrasquero (2007), uno de los atributos más frecuentes en las personas que poseen un

alto índice de resiliencia es la destreza para solucionar problemas, siendo capaces de generar alternativas para solventar las distintas adversidades existentes en su ámbito personal y organizacional.

Sin lugar a dudas el hacer referencia a la capacidad de generar soluciones abre el compás para hacer mención a la variable creatividad, ya que, este elemento para Guilford (1965), citado por Carevic (2006), es denominado como sensibilidad hacia los problemas, encontrándose presente en las personas creativas.

Por todo lo expuesto con anterioridad se entiende por creatividad según, Schnarch (2006), como la capacidad y actitud de personas, grupos y empresas para formar combinaciones, relaciones, o estructurar elementos de su realidad, logrando productos o resultados originales y relevantes.

D´Bono (1986), define la creatividad como un comportamiento necesario en un sistema de información auto-organizado, este muestra la misma, como un proceso capaz de ser aprendido, el cual se encuentra de dos maneras distintas, bien cuando se crea algo de la nada, o cuando se toma algo ya creado para mejorarlo y hacerlo más acorde con lo requerido. Esta definición permite establecer la distinción de innovación como sinónimo de creatividad, ajus-

tándose a la segunda forma de creatividad establecida por este autor.

No se debe olvidar, que las variables resiliencia y creatividad son complemento uno de otra, tal como lo establecen autores como Cyrulink (2001), citado por Pérez, Bonilla y Collazo (2007), Vanistendael (1994), citado por Figueroa et al (2006), Rutter (1992), citado por Szaragat y Glaz (2006), entre otros.

Por todo lo expuesto, la definición de resiliencia junto a la de creatividad han tomado una gran relevancia en el mundo, más específicamente en el área de recursos humanos, donde el poseer un personal calificado con respuestas de manera casi inmediata a las adversidades se ha convertido en uno de los principales objetivos a lograr por los equipos pertenecientes a estos departamentos, ya que, esta función se convierte en factor fundamental de éxito para el funcionamiento adecuado de las organizaciones, más específicamente para aquellas relacionadas con el área de prestación de servicio, como lo son las líneas aéreas venezolanas.

Es importante mencionar que existe un conjunto de cargos diversos los cuales, hacen vida dentro de este tipo de organizaciones, el más característico en estas empresas son los capitanes, los cuales, son los responsables de una gran parte de la operación y a su vez también lo son de su tripulación, aeronave y de los pasajeros existentes en el vuelo, pudiendo generar en ellos altos niveles de estrés debido a las responsabilidades inherentes a su cargo.

Adicionalmente a lo ya mencionado, existen otros elementos importantes, los cuales pueden ayudar a coadyuvar los factores resilientes y creativos como lo puede ser el encontrarse alejados por largos periodos de tiempo de sus familias, generando en ellos poca capacidad para crear anclajes emocionales, así mismo, a esta característica se le puede sumar la confidencialidad y rigidez de los procesos ejecutados en la operación.

Debido a lo mostrado con anterioridad, la investigación se propuso como objetivo general: Determinar la relación entre resiliencia y creatividad en los capitanes pertenecientes a líneas aéreas venezolanas.

Seguidamente se formularon cinco objetivos específicos: a) Identificar las características que poseen los individuos resilientes; b) Estimar el índice de resiliencia en los individuos; c) Identificar los descriptores presentes en los individuos creativos; d) Estimar el índice de creatividad; e) Establecer la relación entre resiliencia y creatividad en capitanes pertenecientes a las líneas aéreas venezolanas.

El ejecutar los objetivos establecidos permitió generar un aporte social importante el cual fue, crear una serie de consideraciones, las cuales van en pro del desarrollo de

manera adecuada de los capitanes en cuanto a resiliencia y creatividad se refiere, permitiéndole a estos, obtener un crecimiento y desarrollo sostenible, que va más allá de las funciones organizacionales logrando abarcar hasta su vida personal.

2. Aspectos metodológicos

2.1. Tipo y diseño

En referencia al tipo de investigación presente en este estudio la misma se caracteriza por la observación o descripción de los fenómenos presentes en ella, por lo cual se considera descriptiva, correlacional, ya que, busca a través del análisis de los resultados obtenidos mostrar la relación existente entre el índice de resiliencia y el índice de creatividad de los capitanes pertenecientes a las líneas áreas venezolanas. De igual modo la misma es de campo, por ser los datos tomados de la realidad.

Debido a que la presente investigación tiene como característica principal la no manipulación de las variables resiliencia y creatividad, se considera enmarcada bajo un diseño no experimental. De acuerdo al momento en el cual se realiza la medición de las variables, este estudio es de tipo transaccional o transversal. Por otro lado obedece a un diseño de tipo descriptivo.

2.2. Población y muestra

Para esta investigación la muestra estuvo conformada por los capitanes de dos líneas aéreas Venezolanas, las cuales, fueron seleccionadas por ser de fácil acceso para el investigador, llegando a tener entre ambas un total de 105 individuos. El contar con una población finita, conlleva a tomar en su totalidad a las mismas, pero debido a la dinámica operacional que desarrollan este tipo de profesionales la técnica de muestreo quedó definida como, no probabilística de tipo incidental o causal. Cabe destacar que para el presente estudio debido a lo mencionado con anterioridad la muestra quedó conformada por 18 capitanes.

2.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En la presente investigación se empleó como instrumento de recolección de datos el cuestionario, utilizándose para medir la variable resiliencia uno basado en el instrumento de Stoltz (2006), conocido como *Adversity Response Profile* (ARP tm) Versión 7.0, el mismo fue modificado para lograr una mejor adaptación con la población objeto de estudio. En cuanto a lo referente a la variable creatividad esta fue medida, a través, de la creación de un instrumento el cual se encuentra conformado por trece (13) ítems, con cinco (5) opciones de respuesta bajo escala de Likert.

3. Análisis e interpretación de resultados

3.1. Análisis de la variable resiliencia

En cuanto a la variable resiliencia, la dimensión correspondiente a la misma es característica resiliente, dentro de la cual, se utilizaron como indicadores los elementos reconocidos por Stoltz (2003) para el cálculo del coeficiente de adversidad estos son: control, propiedad, alcance y duración.

Al analizar los resultados obtenidos por la muestra estudiada se observa claramente, como dichos individuos poseen valores más altos en los indicadores de control y propiedad, quedando alcance y duración con puntuaciones más bajas; cabe destacar que, dicha afirmación sustenta la teoría sobre los valores de los indicadores de Stoltz (2003), la cual establece como principio que la tendencia normal de estos factores es: si control y propiedad son los valores altos, alcance y duración serán bajos y viceversa.

Para dar inicio al análisis y discusión de los indicadores se realizará con el denominado control, el mismo posee dos componentes, el primero de ellos hace referencia hasta donde un individuo se siente capaz de influir sobre una situación adversa de manera positiva, el segundo deja ver cómo el ser humano, controla sus respuestas sobre una situación. Para este indicador el 88,88% de la población mostró, tener el mismo muy desarrollado, lo cual se traduce, en una alta capacidad para manejar e influenciar las situaciones adversas, así como sus emociones.

El poseer valores altos en este indicador, se traduce, en ser capaces de influenciar positivamente las situaciones adversas vividas, así como, el poder para controlar sus reacciones, elementos importantes para ejecutar de manera adecuada sus funciones. En el mismo orden de ideas, el no poseer estas capacidades podría generar una gran cantidad de incidentes y accidentes.

Durante el proceso de vuelo pueden presentarse algunas adversidades tal como lo afirma Aslanide, Turjanski y Poy, (2008), por lo cual, se hace necesario el poseer lo llamado por Stoltz (2003), control espontáneo, el mismo, se define como el ejecutar acciones adecuadas sin importar lo sucedido inmediatamente.

Aunado a lo comentado en el párrafo anterior, esa inmediatez de control es lo que le permite a ellos tomar decisiones en caliente, es decir, durante el vuelo, solventando adversidades presente en la operación, adicionalmente a este control espontáneo, cada uno de los capitanes se encuentra bien empoderado en sus funciones, generando altos niveles de confianza y liderazgo necesarios para mantener y desarrollar este indicador.

Con respecto al indicador propiedad, el mismo permite redefinir la responsabilidad en términos altamente constructivos y prácticos, así mismo, determina qué tan común es para el individuo tomar la iniciativa para mejorar situaciones. El 77,77% de los individuos encuestados muestra este elemento como muy desarrollado, aunque porcentualmente el valor presentado no es uno de los mayores; este indicador es el más presente en valores absolutos, lo cual se traduce en que dicha población es altamente responsable y empoderada.

Aunado a esa capacidad de asumir responsabilidades, el no poder perder su tiempo en la búsqueda de responsables, debido a lo complicado de la operación, los obliga a tomar decisiones en caliente, necesarias para no generar accidentes, ya que, el tiempo requerido para iniciar esta búsqueda podría marcar la diferencia entre un vuelo exitoso. Así mismo el grado de responsabilidad es reforzado a diario, la misma no se encuentra limitada a realizar sus funciones, tal como está pautado, esta va mas allá, haciéndose responsables por su propia vida, la de su tripulación en pleno y la de los pasajeros de la aeronave.

Adicionalmente la interdependencia personal según Stoltz (2003), es un elemento incidental dentro de este factor, la misma se encuentra estrechamente relacionada con la inteligencia interpersonal como es definida por Gardner (1975), y ahora retomada como inteligencia social por Goleman (2006), la cual es definida por este último autor como que tan capaces son las personas de relacionarse unas con otras.

En este orden de ideas Aslanides y Poy (2001), comentan sobre la existencia de cierta confidencialidad en los procesos ejecutados en el aire, generada por el temor de los capitanes sobre la posibilidad de que dichos procedimientos ejecutados no normados se hagan públicos, dichas alteraciones a las normas, podrían ser relacionados con actitudes poco seguras y ser inhabilitados para volar.

No obstante, este temor podría impedir el adecuado desarrollo de la inteligencia social, evitando hasta la posibilidad de crear anclajes emocionales. Aunado a lo comentado por Aslanides y Poy (2001) Ron, Lipshitz y Popper (2006), establecen que hay dos factores existentes en esta población como lo son, la disciplina, basada en la búsqueda de culpables, la cual muestra la disposición de los mismos de establecer excusas razonables para la ocurrencia de desvíos cuando no son muy amplias las brechas de seguridad y, por otro lado, la imposibilidad de escapar de una reprimenda, cuando dicha acción podría afectar la seguridad, lo cual, posibilitaría mermar la capacidad de relacionarse con otros o bien su inteligencia social.

Ahora bien, en cuanto al indicador alcance, esta determina el grado en el cual el individuo permite que la adversidad trascienda de un área de la vida, a otras, pudiendo afectar en un futuro varios procesos de vida en paralelo. En el presente estudio el 83,33% posee este elemento como muy desarrollado, lo cual significa que para dicha población las adversidades no trascienden a otras áreas de su vida.

Por otra parte el alcance fue uno de los indicadores más bajos encontrados en los capitanes, esta también es entendida como la capacidad de los individuos de convertir todo en catástrofe o, al contrario, el poder ver el lado positivo de la adversidad. Este elemento se encuentra fuertemente enmarcado en lo que se conoce como cultura organizacional.

Continuando con lo expuesto anteriormente la cultura organizacional permite formar la manera en la cual se percibe una situación o cómo se debe actuar frente a la misma, por observaciones informales realizadas por la autora dentro de las empresas de transporte aéreo, claramente se evidencia como para este equipo de personas los capitanes son seres humanos, capaces de manejar grandes adversidades.

Ahora bien, ¿hasta dónde esa percepción es cierta?, o simplemente es la traducción de una reacción altamente controlada por los parámetros de comportamiento establecidos para este profesional por parte de la cultura de la organización, llevándolos a filtrar la adversidad a través del control de sus acciones, para no generar respuestas no esperadas, logrando así mermar su capital emocional y dejándose afectar por la mismas durante un largo período de tiempo.

Para concluir con los indicadores, se hace necesario hacer mención del indicador duración, el cual determina la percepción personal del individuo acerca del tiempo que la situación adversa durará. Los resultados obtenidos de los instrumentos arrojaron que el 88,88% de la población tiene este factor muy desarrollado, lo cual significa que las adversidades para ellos son pasajeras buscando mecanismos de defensas en el aire, para lograr esto.

En esta perspectiva dicha afirmación se basa en el modelo de Tenseguridad desarrollado por Carrasquero (2004), el mismo comenta que los seres humanos poseen elementos necesarios para generar en ellos procesos capaces de permitirles equilibrar adversidades. Para los capitanes estos elementos desaparecen al estar en el aire, pudiendo originar cierta inestabilidad y vacíos emocionales, conductuales, entre otros, por lo cual, buscan la compensación de los mismos a través de la generación de procesos, que les permitan recobrar las emociones y comportamientos generados durante su estancia en tierra.

En concordancia con lo expuesto anteriormente algunos de los elementos utilizados en el aire para compensar lo perdido pueden ser el humor y la camaradería tal como lo establecen Ron, Liphitz y Popper (2006).

Continuando con la variable resiliencia, el cálculo del índice de resiliencia, el cual se define como el resultado obtenido de la sumatoria de los valores arrojados de los instrumentos contentivos de los ítems capaces de medir las características resilientes, arrojaron que el 83% de la población posee las características medidas como muy desarrollada.

Por ende, se afirma que los capitanes son muy resilientes, lo cual se traduce en un manejo adecuado de las adversidades, factor de suma importancia para dicha población generando la posibilidad de tener elementos fundamentales conjugados para enfrentar los desafíos presentes en la operación.

Así mismo Ron, Lipshitz y Popper (2006), establecen que esta población desarrolla su nivel de resiliencia debido a las presiones constante a las cuales son sometidos durante las evaluaciones y las reprimendas, permitiéndoles no perder su seguridad sin importar lo acontecido.

Para finalizar la exposición de motivos enmarcados en la resiliencia se hace necesario recordar lo referido por García Rodríguez y Zamora (2005) citados por Trujillo (2009), esta no es un rasgo que la personalidad tiene o no tiene, conlleva conductas, pensamientos y acciones, las cuales cualquier persona puede aprender o desarrollar. Al respecto Stoltz (2003), afirma que esta capacidad puede variar en el tiempo, puede ser aprendida, desarrollada y dentro de la misma la actitud, o como él lo denomina, el Espíritu Humano, es fundamental para poseer un nivel adecuado de la misma.

3.2. Análisis de la variable creatividad

En cuanto a la variable creatividad la dimensión correspondiente a esta es, descriptores creativos, los indicadores son los establecidos por Guilford (1965), citado por Carevic (2006), estos son: fluidez, flexibilidad, sensibilidad a los problemas, elaboración, originalidad y capacidad de redefinición, encontrándose los cuatro primeros indicadores como los más presentes en los capitanes objetos de estudio.

Para iniciar la discusión y muestra de los resultados se comenzará con el indicador fluidez, se entiende por este como la facilidad para generar un número elevado de ideas y de soluciones. En cuanto al mismo el 94,44 % de la población se concentró en el renglón de muy desarrollado, lo cual indica que, los capitanes son capaces de generar gran cantidad de ideas, soluciones, así como de comunicar

éstas, es importante mencionar que Buzán (2003) hace mención a la característica de generar ideas rápidamente, factor de suma importancia, para la operación de estos profesionales.

Continuando con los indicadores de esta variable a continuación se hace referencia al indicador sensibilidad a los problemas, el mismo denota la capacidad poseída por las personas creativas para descubrir diferencias, dificultades, fallos o imperfecciones, dándose cuenta de lo que debe hacerse. Cabe destacar que el 94,44% de la población objeto de estudio demostró tener esta muy desarrollada.

Adicionalmente, permite darse cuenta de lo inusual, lo raro, de inconsistencias aparentes tal disposición ofrece al individuo numerosos problemas para resolver, entendiéndose como la capacidad de ver oportunidades de mejora donde otros no las ven.

En el mismo orden de ideas, se hace mención al indicador flexibilidad, el cual involucra una transformación, un cambio, un replanteamiento o una reinterpretación. La flexibilidad puede ser de dos tipos: espontánea (si el sujeto es capaz de variar la clase de respuesta que da) y adaptación (cuando el sujeto realiza ciertos cambios: de estrategia, de solución, de planteamiento para tener éxito). El 88,88% de la población mostró tener el mismo muy desarrollado.

Debido a las características de la población se puede inferir que el tipo de flexibilidad presente en los mismos es de adaptación, debido a que los capitanes están obligados a cumplir los procedimientos tal y como están establecidos, y solo se ven posibilitados a hacer pequeñas modificaciones siempre y cuando sea requerido para no caer en incidencias graves las cuales pueden generar accidentes.

Continuando con el análisis, elaboración es el siguiente indicador a mencionar, el mismo es el nivel de detalle, desarrollo o complejidad de las ideas creativas. Implica la exigencia de completar el impulso hasta su acabada realización. En el intervalo de muy desarrollado se encuentra el 88,88% de la población. Ésta se observa en la población objeto de estudio, cuando los mismos modifican normas y procedimientos establecidos para obtener un mejor resultado en un momento determinado.

En concordancia lo anteriormente expuesto, se relaciona con lo preconizado por Poy, Turyanski y Aslanides (2008), donde establecen como una de las características de los aviadores el trabajo preescrito, el cual pretende cubrir todas las situaciones posibles, pero los mismos, al encontrarse de improviso con situaciones inesperadas se ven en la necesidad de hacer cambios, afirmando que existen brechas entre lo preescrito y lo que ocurre en la operación.

Otro indicador presente en esta variable es la capacidad de redefinición, el cual se define como el reestructurar

percepciones, conceptos o cosas. La persona creadora tiene la habilidad para transformar algo en otra cosa. Un 50% de la población se ubicó en los intervalos de desarrollada y poco desarrollada, posiblemente este fenómeno se deba al apego con respecto a las normas y a los entes reguladores, el cual origina cierto grado de rigidez que impide el mejor desarrollo de este elemento en la muestra.

Para culminar con los indicadores se hace referencia a la originalidad, entendiéndose este como la aptitud o disposición para producir de forma poco usual respuestas raras, remotas, ingeniosas o novedosas. Para este indicador un 44,44% se posicionó en el intervalo de muy desarrollada, lo cual se traduce, en que dicho indicador no se encuentra muy presente en la población objeto de estudio. Este resultado puede ser originado por ser un proceso completamente ajeno a los capitanes de aeronaves, ya que, los mismos no deben alejarse de los procedimientos establecidos.

Sin lugar a duda, un elemento de importancia para la investigación es la estimación del índice de creatividad, este se origina por la sumatoria de los valores de los distintos ítems que componen el instrumento, los cuales son capaces de medir la existencia o no de los indicadores anteriormente mencionado

El 94% de la población se ubicó en el renglón de muy desarrollado, cabe destacar que este resultado confirma lo planteado por Gámez (1998), el cual establece que, se puede ser enormemente creativo sin ser originales, se puede ser fluido y flexible sin ser originales, igualmente se podrían inventar diseños complejos pero convencionales y carentes de originalidad y aun ser definidos como creativos.

3.3. Estadística correlacional

En cuanto al cálculo del coeficiente de correlación entre ambas variables, este se realizó a través del método de Pearson, dado que una variable fue medida en escala de Likert y la segunda en escala de elección forzada.

El cálculo de coeficiente de Pearson mostró una correlación de 0,67, lo que indica teórica y estadísticamente tres (03) condiciones: primero, existe relación entre ambas variables; segundo, que su dirección es directamente proporcional entre ambas, es decir, en el mismo sentido; tercero, la magnitud o intensidad es media positiva con tendencia a considerable positiva.

Es necesario recordar que para muchos autores como Rutter (1992) Wolin y Wolin (1993), Coutu (2008), uno de los pilares fundamentales de la resiliencia es la creatividad, por lo cual, al hacer una correlación de ambas variables se espera que la misma se encuentre en el rango de

fuerte positiva, aunque dicha correlación puede cambiar en el tiempo y según la población objeto de estudio.

En el caso de los capitanes pertenecientes a las líneas aéreas venezolanas la correlación obtenida fue positiva media, con tendencia a positiva considerable dicho resultado puede haberse originado por algunos elementos internos, externos y algunas características propias de la población.

Debido a lo expuesto se puede inferir que dicha correlación se ve afectada por el conjunto de normas que los capitanes están obligados a cumplir, los mismos pueden modificar un proceso ya establecido, pero nunca podrán generar uno de la nada, ya que podrían ocasionar pérdidas materiales y humanas.

Por otro lado, el estar siempre bajo la lupa de los distintos órganos reguladores puede generar en ellos cierto temor de crear cosas nuevas, ya que, si estos llegan a conocer la creación y ejecución de un proceso no normado, aunque el mismo haya sido exitoso puede originar la pérdida de todos sus privilegios, por ser considerada una violación.

Retomando lo comentado acerca del temor experimentado por los pilotos sobre la creatividad, el mismo puede ser generado por algunos elementos como las barreras de la creatividad, para Valqui (2009), las mismas son conocidas como bloqueos mentales en el proceso de maduración y socialización. Según lo antes mencionado es posible inferir, debido a la información suministrada por la población objeto de estudio, que dentro de ésta el bloqueo creativo más presente son los de tipo emocional, estos son definidos por el autor, como aquél limitador de libertad para investigar y manipular ideas, también son denominados barreras psicológicas y son los más significativos y persistentes entre los obstáculos de la innovación o la creatividad.

Aunado a lo anteriormente expuesto y como complemento al fenómeno de barra creativa, se hace necesario mencionar el hallazgo realizado por Ron, Lipshitz y Popper (2006), los cuales encontraron un conjunto de elementos psicológicos presentes en los aviadores estudiados por ellos, dentro de estos elementos, se puede mencionar la capacidad de autocrítica, la cual, utilizan para evaluar la ejecución de un proceso no normado sin exponer a otros compañeros lo ocurrido, con la finalidad de evitar ser criticados, castigados o humillados.

4. Consideraciones finales

Luego de haber culminado la presente investigación se realizaron los siguientes hallazgos:

Los indicadores control y propiedad son los más presentes en los individuos, por haber obtenido valores más altos en referencia al alcance y duración.

En cuanto al índice de resiliencia la población objeto de estudio, mostró tener este muy desarrollado, permitiéndoles crear una visión optimista de las adversidades generando estrategias de manera inmediata para salir airosos de las mismas y evitando trasladar éstas a otras fases de su vida, haciendo que sea pasajera.

Adicionalmente, se concluye que la resiliencia es una competencia, ya que, esta, puede ser aprendida o desarrollada.

De igual manera, se concluye en cuanto a los descriptores creativos que dentro de los seis (6) indicadores establecidos los más marcados dentro de la población objeto de estudio son los cuatro (4) siguientes: fluidez, flexibilidad, sensibilidad a los problemas y elaboración, quedando originalidad y capacidad de redefinición relegados.

En referencia al índice de creatividad, se estableció este como muy desarrollado.

Luego de haber realizado la correlación correspondiente de ambas variables, se determinó las mismas como positiva mediana, con tendencia a positiva considerable, lo cual significa, que aunque la creatividad es considerada pilar fundamental de la resiliencia, en esta oportunidad se encuentra presente pero en un menor grado de lo esperado.

Finalmente se puede concluir, el miedo juega un papel importante en la merma del proceso creativo, ya que, pueden ser juzgados legalmente por haber incurrido en una violación, cabe destacar, que dichos resultados responden a las características de la población estudiada.

Referencias

- ASLANIDES, M.; POY, M. (2001). Ergonomía y Seguridad Aérea en una Organización Militar Argentina. 5to Congreso Nacional de estudios del trabajo. Argentina.
- ASLANIDES, M.; POY, M. (2008). Una Propuesta para el Estudio de las Violaciones de las Normas en las Investigaciones de Accidentes. Segundas jornadas Latinoamericanas de seguridad de vuelos y factores humanos. Quito, Ecuador.
- BUZAN, Tony (2003). **El Poder de la Inteligencia Creativa**. Barcelona, España: Editorial Urano. p.p. 158.
- CAREVIC, Marjorie (2006). Creatividad I. Revista Psicoanálisis on line. (Documento en línea) Disponible URL// <http://www.psicologia-online.com/articulos/2006/creatividad.shtml> [consulta: 2008, Enero 20].
- CARRASQUERO, Ender (2007). **Coefficiente de Adversidad y Resiliencia en Personal a Bordo de la Marina Mercante**. Maracaibo, Venezuela: Urbe. p.p. 450.

- DE BONO, Edwards (1996). **El Pensamiento Lateral**. Barcelona, España: Editorial Paidós. p.p. 182.
- DOMINGO, José; PEREZ, Javier; BONILLA, Nora; COLLAZO, José (2007). Perspectiva teórica de la resiliencia. (Documento en línea) Disponible: URL// [http:// www.resiliencia.com](http://www.resiliencia.com) [consulta: 2008, Abril 23].
- FIGUEROA, Dina (2005). La resiliencia una alternativa de prevención. En: **Revista psiquiatría y salud mental Hermilio Valdizan**. Huánuco, Perú. Volumen VI(2): 81-88.
- GAMEZ, George (1998). **Todos somos creativos**. Barcelona, España: Editorial Urano. p.p. 224.
- GOLEMAN, Daniel (2006), **Inteligencia social**. Barcelona, España: Editorial Kairos. p.p. 544.
- WARREN, G.; HEIFET, A. (2003). **Bulding personal and organizational resilience**. Massachusetts Estados Unidos de América. Editorial Harvard BussinesPress. p.p: 188.
- POY, M.; TURJANSKY, D.; ASLANIDES, M. (2008). La gestión del riesgo en la actividad de pilotos de líneas aéreas: Análisis de un caso real. Argentina. (Documento en línea) Disponible: URL: [http:// http://www.ergonomiaviacion.blogspot.com/](http://http://www.ergonomiaviacion.blogspot.com/) [consulta: 2009, Mayo 22].
- Revista UNAM (2008) Creatividad. Mexico. Vol. 5 No. 1 (Documento en línea) Disponible: Dirección URL: [htt:// www.revista.unam.mx/vol.5/num1](http://www.revista.unam.mx/vol.5/num1) [consulta: 2008, 6 Febrero].
- RON, Neta; LIPSHITZ, Raanan; POPPER, Micha (2006) **How Organizations Learn: Post-flight Reviews in an F-16 Fighter Squadron**. Londres: Sage Publication.
- SCHNARCH, Alejandro (2006). **Creatividad aplicada**. Argentina: Editorial Ecoe. p.p. 152.
- SGARAGAT, Diana; GLAZ, Claudia (2006). Resiliencia y aprendizaje en sectores populares. **Revista iberoamericana de educación**. Organización de Estados Iberoamericanos para la educación la ciencia y la cultura. No. 40/3-25.
- SCHNEIDER, Ben (2006). **Resiliencia**. Primera edición. Bogotá Colombia. Editorial Norma. Impreso en Bogotá Colombia.
- STOLTZ, Paul (2003). **Coefficiente de adversidad en el trabajo**. Estados Unidos de Norte América: Editorial Hard Cover Edition.
- STOLTZ, Paul (2006). **Adversity advantage**. Argentina: Editorial Firesidesbooks Sur.
- VALQUI, René (2009). La creatividad conceptos métodos y aplicaciones. **Revista Iberoamericana de Educación**. Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación la Ciencia y la Cultura No. 49/ 2-10.
- TRUJILLO, Sergio (2009). Hombres adultos y desplazamiento forzado: resiliencia y proyecto de vida. Primer congreso internacional de Psicología. Colombia.