PERFIL AMPLIADO

NOMBRE RAMON ANIBAL BELTRE MELO **FECHA** 2026-05-07
CLASIFICACIÓN Apto **TIPO DE UNIDAD** Camión

BIARTIC

01 Perfil general

El presente informe psicotécnico ampliado corresponde a RAMON ANIBAL BELTRE MELO, con fecha de evaluación 2026-05-07 y clasificación Apto consignada en el perfil. La evaluación se realizó sobre la unidad declarada, Camión, de nivel especial, cuya exigencia operativa se define por la atención al punto ciego en maniobra, la marcha atrás y el acoplamiento, junto con la reducción del campo visual que impone la altura de la cabina y la consiguiente dependencia de los espejos externos. El perfil no registra pruebas sin realizar en ninguno de sus bloques, por lo que la batería aplicada se encuentra completa y los resultados que se analizan a continuación corresponden a la totalidad de las pruebas previstas.

02 Capacidad sensorial

La evaluación sensorial reúne las pruebas de Visión y Audiometría, que examinan los sentidos directamente implicados en la conducción y cuyo aporte resulta determinante en una unidad de las características del Camión. La Visión abarca agudeza lejana y cercana, recuperación al encandilamiento, visión nocturna, percepción de profundidad, visión periférica, visión de colores y alineación ocular; aplicada a la operación de un camión, estos recursos son los que permiten leer el entorno a través de los espejos externos, compensar la reducción del campo visual que impone la altura de la cabina y advertir movimientos laterales que caen fuera del ángulo de visión directa, en particular en el punto ciego durante las maniobras. La Audiometría, por su parte, mide la percepción de sonidos en un rango amplio de frecuencias en ambos oídos, lo que resulta relevante para captar alarmas, bocinas, sirenas y ruidos mecánicos anormales del propio vehículo o del entorno, señales críticas de prevención o emergencia. El desempeño registrado en ambas pruebas permite sostener que el conductor conserva los canales sensoriales necesarios para detectar señales visuales y sonoras con la oportunidad que exige la operación diaria del camión. No se registran en este bloque pruebas afectadas, derivadas ni sin realizar, de modo que la capacidad sensorial quedó evaluada en su totalidad y sus resultados se integran como un recurso disponible para la conducción.

03 Capacidad cognitiva

La capacidad cognitiva se valoró mediante la Velocidad de anticipación, la Reactimetría simple, las Reacciones múltiples y la Resistencia a la monotonía, conjunto que mide cómo el conductor percibe, prioriza y responde a la información del entorno. La estimación de distancias, velocidades y tiempos de aproximación sostiene la capacidad de calcular con margen las maniobras y la frenada; en un camión, esa previsión es la que permite gobernar el espacio necesario en el acoplamiento, la marcha atrás y el tránsito en punto ciego, donde los márgenes son estrechos y las correcciones tardías tienen consecuencias. El tiempo de respuesta ante un estímulo único da cuenta de la rapidez para reaccionar ante luces de freno, señales o imprevistos, mientras que la respuesta ante estímulos múltiples refleja la aptitud para gestionar situaciones de alta demanda en las que varias señales compiten por la atención. La resistencia a la monotonía completa el cuadro al evaluar la conservación de la concentración en tareas repetitivas o prolongadas, condición propia de un vehículo pesado en rutas extensas, donde la

fatiga mental y la monotonía comprometen la vigilancia. Los cuatro indicadores se registraron con desempeño favorable, por lo que la lectura del bloque es la de una capacidad cognitiva conservada, sin pruebas afectadas, derivadas ni sin registro.

04 Capacidad psicomotora

El bloque psicomotor reúne las pruebas de Palancas, Punteo y Coordinación bimanual, que evalúan la precisión y la sincronía de los movimientos de las manos en el manejo de los comandos. Las Palancas valoran la coordinación y la exactitud con que se accionan controles diferenciados con cada mano, y el Punteo mide la relación entre la percepción visual y la ejecución motora fina; ambas sostienen la operación simultánea de volante, palanca de cambios, luces direccionales y demás mandos con un control estable sobre la trayectoria. El desempeño registrado en las dos resultó favorable, lo que indica que el conductor dispone de precisión y respuesta coordinada en los movimientos evaluados. En cambio, la Coordinación bimanual, que mide la capacidad de coordinar de manera simultánea y precisa ambos brazos o manos siguiendo un patrón de ritmo, se consignó con un desempeño por debajo del estándar. Esa limitación incide en la ejecución de maniobras complejas que requieren control sincronizado del volante, la palanca de cambios y los frenos, y en un camión se expresa con particular exigencia en el acoplamiento, la marcha atrás y el desplazamiento con punto ciego, donde la coordinación entre ambas manos y la administración del espacio deben resolverse de forma simultánea. El bloque reúne así un desempeño consolidado en precisión manual junto con un punto que conviene atender para las maniobras que demandan sincronía.

05 Conclusión general

Leídas en conjunto, las tres capacidades delinean un perfil en el que los canales de entrada de información y los procesos de anticipación, reacción y sostenimiento de la atención se mantienen disponibles, mientras el foco de atención se concentra en la sincronía manual. La visión y la audición, junto con la capacidad de estimar tiempos y responder a estímulos simples y múltiples, componen la base sobre la que el conductor interpreta el entorno y decide con margen; la precisión manual y la coordinación visomotora fina acompañan esa decisión con un control estable sobre los comandos. La coordinación bimanual, registrada por debajo del estándar, es el aspecto que el resto del perfil no compensa por sí solo: las maniobras que exigen mover ambas manos en un patrón sincronizado sobre volante, cambios y frenos, y que en el camión se suman a la gestión del punto ciego, la marcha atrás y el acoplamiento, concentran la exigencia sobre esa habilidad. El resultado no configura un juicio de aptitud sino la caracterización operacional del conductor para la unidad declarada, con un desempeño sensorial y cognitivo conservado y una destreza manual que combina precisión en los controles con una coordinación entre manos que conviene desarrollar.

06 Plan de acción

- Implementar seguimiento y capacitación sobre la coordinación bimanual, cuyo desempeño quedó por debajo del estándar, orientados a las maniobras que exigen control sincronizado de volante, palanca de cambios y frenos en el camión, con énfasis en el acoplamiento, la marcha atrás y el desplazamiento en punto ciego.

07 Resumen de resultados

SENSORIAL	COGNITIVA	PSICOMOTORA
Favorable	Favorable	Parcialmente afectado

CLASIFICACIÓN

Derivado	Bajo	Medio	**Apto**	Muy apto

PRUEBAS POR CAPACIDAD

