

Universidad Abierta Interamericana

Facultad de Psicología y Relaciones Humanas

Licenciatura en Psicología



“Desregulación Emocional y Bienestar Social en conductores de vehículos de Gran Buenos Aires y Capital Federal según horas de manejo.”

Alumno: Guillermo F. Ortiz

Legajo: 12414

Tutora: Lic. Paula Grasso Imig

Turno Noche

Sede: Lomas de Zamora

Agradecimiento

A mis padres, por su apoyo incondicional y por darme la posibilidad de formarme en esta institución, por enseñarme los valores fundamentales para transitar la vida, entendiendo que nada es fácil y todo se gana con esfuerzo y constancia.

A mi hermano, por estar siempre acompañándome en cada paso que doy.

A mi familia y a mis amigos, que son de fundamental importancia para encontrar contención y no dar el brazo a torcer cuando las cosas no salen como uno espera y por entender también la escasez de tiempo libre que uno tiene cuando lleva adelante una carrera universitaria.

A mis compañeros de cursada, hoy amistades muy valiosas para mí, quienes me acompañaron siempre desde la unión, la solidaridad y el compañerismo, entre risas y lamentos, para hacer de este proceso de aprendizaje, un hermoso camino compartido.

A mi tutora de tesis, Paula Graso Imig, quien me brindó su acompañamiento y sus conocimientos con muy buena predisposición, siendo partícipe fundamental este trayecto tan importante.

Resumen

La presente investigación tuvo como objetivo principal indagar la relación entre el nivel de Bienestar Social y Desregulación Emocional en conductores según la cantidad de horas que estén frente al volante y la zona habitual de conducción. Para tal fin, se seleccionó una muestra de 151 sujetos, siendo 62 mujeres y 82 hombres, la edad promedio fue de 39,73 (DE=6,19 Min.= 19 Max.= 70).

Se realizó un estudio cuantitativo, descriptivo y correlacional, con un diseño no experimental – transversal. Para evaluar las variables mencionadas se utilizó la Escala de Bienestar Social (Keyes, Shmotkin & Ryff, 2002, adaptación Blanco & Díaz, 2005) y la Escala de Dificultades en la Regulación Emocional (DERS) (Gratz & Roemer, 2004, adaptación Hervás & Jódar, 2008). Dichos instrumentos fueron acompañados por datos sociodemográficos para describir la muestra en sexo, edad, estado civil, nivel de escolaridad, zona de residencia, si tiene hijos, años que hace que posee licencia de conducir, si conductor profesional, en que rubro se desempeña como conductor profesional, zona de manejo habitual, cantidad de horas de manejo por día, clase social en la que se ubica, y si realiza alguna actividad que le produzca bienestar, cual y cuantas veces por semana.

Los resultados obtenidos evidencian que, a mayor cantidad de horas de conducción, la dimensión Interferencia Cotidiana de la variable Desregulación Emocional, se incrementa. Sin embargo, no se han cumplido las hipótesis, dado que los resultados obtenidos no se sustentan en todas las dimensiones.

Palabras Claves: Bienestar Social - Desregulación Emocional – Conductores.

Abstract

The main objective of this research was to investigate the relationship between the level of Social Welfare and Emotional Deregulation in drivers according to the number of hours in front of the steering wheel and the usual driving area. For this purpose, a sample of 151 subjects was selected, with 62 women and 82 men, the average age was 39.73 (DE-6.19 Min. 19 Max. .70). A quantitative, descriptive and correlate study was carried out, with a non-experimental – cross-cutting design. To evaluate the above variables, the Social Welfare Scale (Keyes, Shmotkin & Ryff, 2002, Adaptation Blanco & Díaz, 2005) and the Scale of Difficulties in Emotional Regulation (DERS) (Gratz & Roemer, 2004, Adaptation Hervas & Jódar, 2008) were used. These instruments were accompanied by sociodemographic data to describe the sample in sex, age, marital status, school level, area of residence, if you have children, years of age that you have a driver's license, if a professional driver, in which area he works as a professional driver, usual driving area, number of hours of driving per day, social class in which he is located, and if he performs any activity that produces well-being, which and how many times per week. The results obtained show that the more hours of driving, the dimension Daily Interference of the Emotional Deregulation variable increases. However, the hypotheses have not been met, as the results obtained are not based on all dimensions.

Key Words: Social Welfare - Emotional Deregulation – Drivers

Índice general

Resumen.....	2
Abstract	3
Índice general.....	4
1. Introducción.....	6
2. Estado del Arte	8
3 Marco Teórico	12
3.1 Desregulación Emocional	12
3.1.1 Conceptualización de la Emoción	12
3.1.2 Regulación Emocional	14
3.1.3 Desregulación Emocional	17
3.1.4 Factores Asociados	18
3.2 Bienestar Social.....	21
4. Metodología.....	25
4.1. Objetivo General.....	25
4.1.1 Objetivos Específicos.....	25
4.2 Hipótesis.....	25
4.3 Tipo de Estudio.....	25
4.4 Tipo de Diseño	25
4.5 Muestreo.....	25
4.6 Muestra	26
4.7 Instrumentos de Recolección de Datos.	26
4.7.1 Cuestionario sociodemográfico	26
4.7.2 Escala de Bienestar Social	26
4.7.3 Escala de Dificultades en la Regulación.	27
4.8 Procedimiento.....	27
4.9 Justificación y Relevancia	27
4.9.1 Relevancia Teórica:	27
4.9.2 Relevancia Práctica:	28
4.9.3 Relevancia social:	28
5. Resultados	29
5.1 Descripción de la Muestra	29
5.2 Descripción de las variables	34
5.3 Análisis estadísticos	36
5.3.1 Correlaciones.....	36

5.4 Diferencias entre grupos.....	46
6. Discusión y Conclusión.....	55
7. Referencias Bibliográficas.....	59
8. Anexos.....	65

1. Introducción

El hábito de conducir y formar parte del sistema de tránsito de la República Argentina ocupa un lugar importante en la vida de muchas personas, este estudio se propone indagar la desregulación emocional y el bienestar psicológico en conductores de distintos tipos de vehículos según la cantidad de horas de manejo y zonas de conducción.

Se intentará percibir de qué manera impactan los diferentes tiempos de conducción en el tránsito de Gran Buenos Aires y Capital Federal en los niveles de desregulación emocional y bienestar psicológico de los conductores.

Para ello, se abordará el concepto de regulación emocional (RE), para luego hablar de su disfunción, la desregulación emocional (DE).

Se entiende por regulación emocional a aquellos procesos por los cuales las personas ejercen una influencia sobre las emociones que tienen y sobre como las tenemos, y sobre cómo las experimentan y las expresan (Hervás & Vázquez, 2006).

Por su parte, Thompson entiende la Regulación Emocional como los procesos externos e internos responsables de monitorear, evaluar y modificar nuestras reacciones emocionales para cumplir nuestras metas (Hervás & Vázquez, 2006).

Se entiende por Desregulación Emocional a la capacidad disminuida para suprimir estados negativos, así como para experimentar y diferenciar un rango amplio de emociones, monitorear, evaluar y modificar emociones intensas, siendo relevante en el proceso la poca claridad, aceptación y comprensión de los propios estados emocionales (Tejeda, García, González-Forteza, & Palos, 2012).

Para la evaluación de dicho constructo, Gratz y Roemer (2004) diseñaron un instrumento conocido como DERS: Escala de dificultades en la regulación emocional ("Difficulties in Emotion Regulation Scale").

Conjuntamente, se evaluará la variable psicológica Bienestar Social que hace referencia a la valoración que las personas hacen de las circunstancias y su funcionamiento dentro de la sociedad" (Keyes, 1998). A su vez, este constructo está compuesto por cinco dimensiones que son: la integración social, relacionada con el sentimiento de pertenencia a un grupo social; la aceptación social, relacionada estrechamente a la confianza, a la aceptación de aspectos positivos y negativos de uno mismo y las actitudes positivas hacia otros; la contribución social, relacionada al sentimiento de aportación que el sujeto cree que hace al bien común; la actualización social, ligada a un sentimiento de confianza en la sociedad y la coherencia social, que

implica un entendimiento de los individuos del mundo social y de su funcionamiento (Mera, Martínez-Zelaya, Bilbao & Garrido, 2017).

Para la evaluación o medición de dichas dimensiones, Keyes (1998) diseñó un instrumento conocido como “Escala de Bienestar Social” (Social Well-Being Scales).

Se optó por las variables mencionadas, ya que se busca analizar los distintos resultados de conductores en función de la cantidad de horas y el contexto de conducción, partiendo de la premisa que, a mayor cantidad de horas de conducción, los niveles de desregulación emocional serán superiores y los de bienestar social inferiores, entendiendo a estos últimos como bajos niveles de actitudes positivas hacia los demás y bajos niveles de contribución social en quienes conduzcan mayor cantidad de horas producto de esta desregulación que sufren lo cual les podría producir cierto desentendimiento de sus propias emociones y de las ajenas.

2. Estado del Arte

A partir de la exploración de antecedentes se observa la presencia de investigaciones sobre las variables desregulación emocional y bienestar social, mas no se hallaron estudios que vinculen o asocien ambas variables en adultos conductores.

En primer lugar, en lo que concierne a la variable bienestar social, Acosta Ham (2010), realizó un estudio que abarca el efecto de las tecnologías de la información y comunicación en el funcionamiento y bienestar social. Los resultados encontrados mostraron un incremento en la escala Bienestar Social, destacando una disminución en el sentimiento de soledad, un incremento en la comodidad con su familia y en el sentimiento de comprensión.

Muñoz-Martínez, Vargas, y Hoyos-González (2016) realizo una adaptación de la Escala de Dificultades en la Regulación Emocional (DERS, por sus siglas en inglés), la cual es un instrumento diseñado para medir la Desregulación Emocional. En dicho estudio buscó identificar la consistencia de los factores incluidos en el DERS, y la relevancia de los ítems en cada uno de ellos. Los participantes fueron 251 estudiantes, 68% mujeres, de una universidad en Bogotá-Colombia. En esta investigación se evaluaron los componentes del DERS: (a) no-aceptación, (b) metas, (c) impulsividad, (d) estrategias, (e) conciencia y (f) claridad. El Análisis Factorial mostró que los ítems de la DERS se reunían en dos factores principales en lugar de seis, y la reducción de datos demostró que 15 de los 36 ítems originales contribuyeron significativamente a la varianza.

Por otro lado, en referencia a la variable desregulación emocional Hervás (2011), efectuó una comprensión de los procesos emocionales. En otras palabras, cuando estos se tornan disfuncionales, conllevan a generar problemas en la regulación emocional en personas con trastornos clínicos. Como resultado se corroboró que un déficit emocional puede alimentar los problemas de regulación y finalmente colaborar en el inicio y/o mantenimiento de un trastorno.

López (2019) procedió a realizar un estudio con el objetivo de indagar estas variables asociadas a las conductas agresivas. La muestra estuvo compuesta por individuos residentes de capital federal y el gran buenos aires, tanto hombres como mujeres. Para este estudio se le aplicó una batería de instrumentos de medición compuesta por: auto reporte de psicopatía (SRP 3), cuestionario de agresión (AQ) y el cuestionario de regulación emocional (ERQ). Los resultados obtenidos mostraron

que los hombres, en la muestra estudiada, muestran mayores niveles de psicopatía y conductas agresivas que las mujeres.

Cremades (2018) realizó una indagación bibliográfica con el fin de incrementar datos para obtener mayor eficacia en los tratamientos, a través de una mirada integral. De esta manera, se ha concluido que la desregulación emocional se ha identificado como una característica asociada a una mayor vulnerabilidad social y psicológica. Se haya presente en diferentes entidades nosológicas afectando a gran parte de la población. La mayoría de los tratamientos con apoyo empírico se han desarrollado apuntando a trastornos mentales bien definidos por los sistemas diagnósticos operativos. Las grandes tasas de comorbilidad entre dichos trastornos, sumado al hecho de que se han desarrollado tantos protocolos que hacen imposible su aprendizaje, llevaron al surgimiento de un paradigma transdiagnóstico en el que el tratamiento se enfoca en procesos subyacentes a diferentes entidades eligiendo las intervenciones que mejor se ajusten a las particularidades de cada individuo.

En referencia a lo mencionado anteriormente, los investigadores Salas, Castro, Radovic, Gross y Turnbull (2018) mencionan que en los estudios recientes se deben implementar estrategias de regulación emocional (RE) como la reinterpretación y supresión, ya que dependen del pensamiento verbal. Fuera del campo de la RE, el pensamiento verbal, como habla interna, ha sido vinculado con la regulación cognitivo/conductual. Sin embargo, a la fecha ningún estudio ha explorado el rol del habla interna en la RE. En esta investigación, 180 sujetos completaron cuestionarios de uso de habla interna (Inner Speech Questionnaire, ISQ), dificultades en la RE (Difficulties in Emotion Regulation Scale, DERS), uso de estrategias de RE (Emotion Regulation Questionnaire, ERQ) y sintomatología (HADS). Se realizaron análisis correlacionales para explorar la relación. Una relación positiva fue encontrada entre frecuencia de uso de habla interna y la puntuación global de la escala de dificultades en RE -relación altamente mediada por el nivel de sintomatología. Respecto a las estrategias de RE, solo la reinterpretación presentó una relación positiva y significativa, de tamaño medio, con la frecuencia de uso de habla interna -con independencia del nivel de síntomas. Los resultados de este estudio son discutidos en relación a la conceptualización actual de la reinterpretación, así como su relevancia para la práctica clínica.

Por otro lado y haciendo hincapié en la variable bienestar social, los autores Góngora, Castro Solano, Alejandro (2018), realizaron un estudio con el fin de

comparar los niveles de satisfacción con la vida, el significado en la vida y la satisfacción en distintas áreas vitales, depresión y síntomas somáticos entre adultos de la ciudad de Buenos Aires en las distintas categorías del continuo de salud mental y comparar los niveles de bienestar emocional, psicológico y social en adultos de la ciudad de Buenos Aires según sexo, grupo de edad, ocupación y nivel educativo. Se utilizó una muestra de 460 adultos (18 a 85 años) de la ciudad de Buenos Aires. Se administraron el Mental Health Continuum-Short Form, la escala de depresión CES-D, la escala de síntomas somáticos de Schaffer, la escala de Satisfacción con la vida, el cuestionario de Significado en la Vida y el Personal Well-being Index. Los resultados indicaron que los adultos que se encontraban en la categoría de salud mental floreciente presentaban mayores niveles de satisfacción con la vida, satisfacción en distintas áreas vitales y presencia de significado en la vida, así como menor depresión y síntomas somáticos. Los adultos con mayor nivel educativo mostraron mayores niveles de bienestar psicológico y social. Asimismo, los adultos de mediana edad mostraron un mayor nivel de bienestar social, como así en trabajadores independientes.

Por otra parte, con el fin de proponer y evaluar un modelo estructural para explicar el bienestar como sinónimo de salud mental positivo en una población ecuatoriana, Castro, Contreras, Sizer, Pacheco y Medina (2019) a partir de un conjunto de variables psicosociales asociadas evaluadas a través de cuestionarios. Los resultados concluyeron que los factores, Propósito, Relaciones Positivas y Crecimiento, además la dimensión de bienestar social, como la autovaloración de salud, la autoeficacia y la gratitud son predictores importantes de la salud mental, mientras que el incremento de las emociones negativas tiene un efecto negativo.

Asimismo, Castillo Arcos y David (2019) realizaron una investigación sobre problemas emocionales y los accidentes de tránsito en los conductores de la Unión de transportistas de Quevedo. El objetivo principal se centró en analizar la incidencia de los problemas emocionales en los accidentes de tránsito de los conductores. La investigación fue mediante un enfoque mixto, de tipo factible, en la que se utilizó los métodos deductivos e inductivos entre otros, siendo una investigación de campo descriptivo y bibliográfico en las que se utilizó técnicas de observación y encuestas aplicadas a los conductores y entrevista al presidente, los cuales sustentan los resultados obtenidos durante todo el proceso del informe final de la investigación. La alternativa que se obtuvo mediante un programa de capacitación psicológica con

métodos de relevancia en prevención primaria, para así poder brindar una preparación psicológica a los conductores con problemas emocionales, donde cada uno de los conductores va a tener la debida y respectiva información sobre los niveles de ansiedad, estrés y el riesgo de los problemas emocionales.

Petit, Córdoba y Rodríguez (2012), describieron el grado de agresividad en las conductas que realizan los conductores de autos en la Capital Federal y diferenciarlo entre peatones y conductores. Los resultados arrojaron un alto grado de agresividad en todas las conductas que realizan los conductores de autos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Finalmente, se considera relevante la investigación realizada por Gutiérrez Quintanilla, Sierra Freire y Alfaro Bulle (2008), los conductores de transporte público presentan un nivel más elevado de agresividad tanto física como verbal durante la conducción que aquellos conductores particulares.

3 Marco Teórico

3.1 Desregulación Emocional

3.1.1 Conceptualización de la Emoción

La emoción es definida como una experiencia multidimensional, que involucra a tres sistemas de respuestas cognitivo- subjetivo, conductual-expresivo y fisiológico-adaptativo, y la misma concuerda con lo postulado por Lang en (1968), con el modelo tridimensional de la ansiedad. De esta manera, para comprender la emoción es necesario prestar atención a estas dimensiones dado que en ella puede llegar a aparecer una disincronía entre los sistemas de respuestas. No obstante, cada una de estas dimensiones mencionadas pueden ser relevantes ante una emoción, una persona una situación determinada. Es decir, que todo proceso psicológico sobrelleva una experiencia emocional, estas pueden ser de mayor o menor intensidad, sea la emoción que fuere (Choliz Montañés, 2005). Para Wenger, Jones y Jones (1962) todas las personas piensan que saben lo que es una emoción hasta el momento que intenta definirla, en ese momento nadie puede entenderla. De este modo, la psicología científica ha intentado estudiar y clasificar la emoción a través de diferentes estudios. La principal y más conocida fue la teoría tridimensional que propuso Wundt, (1896), que postula que la emoción se puede analizar en función del agrado-desagrado, tensión-relajación, y excitación -calma, entendiendo a cada una de las emociones como una combinación de las dimensiones mencionadas anteriormente.

Luego del planteamiento de Wundt con la teoría tridimensional de la emoción, diferentes autores han propuesto diferentes dimensiones a través de los años. Sin embargo, los más aceptados por la mayoría, son la dimensión agrado-desagrado y la intensidad de la reacción emocional, aunque a pesar de que se pone énfasis a estas no se puede establecerse una clasificación detallada y excluyente de todas las reacciones emocionales, ya que la ira o el odio por ejemplo pueden ser desagradables e intensas y no se trata del mismo tipo de emoción (Zajonc, 1980).

En cuanto a las emociones, todas tienen una función y una utilidad, que permite a la persona ejecutar una reacción, incluso las emociones más desagradables, ya que cumplen funciones importantes en la adaptación social y el ajuste personal. Es decir que la emoción tiene tres funciones principales: adaptativas, sociales y motivacionales. En cuanto a la función adaptativa, es la más importante, ya

que es la que prepara al organismo para que ejecute la conducta exigida en una situación determinada, generando la energía necesaria para llevarla a cabo (Reeve,1994). En lo que respecta a la relación entre las emociones y la salud ha sido una de las áreas de mayor interés en la investigación experimental y la actividad profesional de diferentes ámbitos científicos, dado que la emoción cumple un papel fundamental en la salud. Asimismo, los procesos emocionales han demostrado su relevancia en alteraciones del sistema inmunológico, como trastornos coronarios, trastornos del sueño, diabetes entre otros (Matarazzo,1982).

La relación entre los procesos cognitivos y los procesos orgánicos no solo es relevante en los orígenes de la psicología, sino en el ámbito de la medicina. Es por esta razón que, desde tiempos remotos, Hipócrates asociaba el temperamento con la enfermedad. De esta forma la relación entre cuerpo -mente, ha sido uno de los problemas que en la actualidad no se logra resolver (Chóliz, 2005). Es así que, en la última década, se ha puesto énfasis en cómo las emociones pueden beneficiar o afectar la salud física y mental del individuo, y como está relacionado con la capacidad que tiene el mismo de regular, ya que estos, son los recursos que presenta el ser humano para disminuir o incrementar, uno o varios aspectos de la emoción (Gross & Thompson, 2007).

Es necesario resaltar, que los recursos que presenta el ser humano se pueden dar de manera automática o también necesitar de un esfuerzo por parte del individuo. En cuanto a las estrategias para regular las emociones se pueden modificar de manera diferencial los tres componentes básicos que posee la emoción, la respuesta orgánica, la práctica o la conducta. Las estrategias alteran la coherencia entre los tres canales de respuesta. De esta forma se puede decir que por ejemplo las estrategias de supresión se presentan cuando el individuo intenta reducir algunos de los componentes de la regulación emocional o si su uso conduce a la evitación de la misma. De esta manera, la negación, la disociación o el aislamiento o bien la reinterpretación conlleva a la persona a interpretar e identificar y contextualizar sus malestares de una forma adaptativa, o por el contrario la persona acepta su emoción sin tratar de cambiarla o evitarla (Dan-Glauser & Gross, 2013).

Por otro lado, la conciencia que presente la persona de sus emociones es la clave de la regulación. Sin embargo, cuando aparecen conflictos, regular las emociones puede dificultar, así también como identificarlas, tolerarlas y aceptarlas, más aún cuando se tratan de emociones negativas, provocando consecuencias en el

control de los impulsos. De esta forma las dificultades en el reconocimiento y la expresión de las emociones definen a la desregulación emocional. (Gratz & Roemer, 2004)

3.1.2 Regulación Emocional

Para entender la desregulación emocional es necesario comprender la definición de regulación emocional que explican Werner y Gross (2010), como los recursos que utiliza el ser humano para buscar un equilibrio en uno o más aspectos de la emoción y este proceso que del ser humano pone en marcha puede darse de forma automática o puede precisar un mayor esfuerzo, como así también presentarse de forma intrínseca o por una situación, persona objeto externo. En suma, los procesos de regulación emocional es una función que ejerce el individuo en busca de su propia homeostasis. Dicho de otra manera, la regulación emocional son los procesos internos o externos que tienen como función el monitoreo, la evaluación de las reacciones del individuo y principalmente en la intensidad de esta y sus características en el tiempo, con el fin de alcanzar objetivos (Thompson, 1994).

Siguiendo la misma línea, la regulación emocional ha sido de mucho interés en los últimos tiempos, debido a su relevancia en el desempeño, ajuste y bienestar de la población en general en todas las etapas del ciclo vital. Por lo tanto, el tratamiento en las primeras etapas es esencial para el desarrollo de la vida del ser humano. No obstante, esta puede presentar conflictos, resultar inútil, desadaptativa y puede conllevar a la pérdida de valor funcional de las emociones, esto es definido como la desregulación emocional, siendo la imposibilidad de regular la emoción, afectando el bienestar de una persona y en todos los ámbitos que se desarrolla (Gross & Thompson, 2007).

Es de suma importancia resaltar, el rol de las emociones como reguladoras determinantes en el comportamiento intra e interpersonal, ya que las mismas cumplen diversas funciones como motivadora de la conducta, social, adaptativa y de supervivencia. Sin embargo, hay emociones que producen bienestar y otras que son displacenteras como la ansiedad, tristeza, angustia, pero ambas positivas y negativas siendo estas de valor funcional con la finalidad el ayudar al individuo a prepararse y responder ante situaciones específicas (Medina-Pradas, Navarro, López, Grau & Obiols, 2011). Es decir, las emociones cumplen una función esencial en la vida del

ser humano, pero cuando estas se vuelven desadaptativas y disfuncionales, afectan al bienestar general. En el caso de las emociones negativas y desagradables, el ser humano necesita más recursos cognitivos, fisiológicos y comportamentales, para afrontarlas, ya que las mismas duran más que las emociones positivas. No obstante, las emociones tienen un potencial de riesgo como también de protección (Werner & Gross, 2010).

Antiguamente, las emociones se veían únicamente como perturbadoras y desadaptativas, hasta que las nuevas teorías vislumbraron el poder adaptativo de las mismas. Se las plantea con un poder de adaptación al estilo cognitivo de acuerdo a la demanda situacional, que son facilitadoras de la toma de decisiones y preparan al sujeto para una rápida respuesta motora, además de cumplir fuertes funciones sociales, brindando información y flexibilizando patrones de conducta social. Sin embargo, es necesario disponer de determinadas habilidades emocionales para poder contar con la totalidad de los recursos que nos aportan las emociones, dado que, sin las mencionadas capacidades, las emociones pueden generar un fuerte desgaste en el funcionamiento del sujeto. Tomando como ejemplo los estados de ánimo, estos se presentan estables y ajenos a las circunstancias vitales objetivas, convirtiéndose así en desadaptativos y disfuncionales. Es así como ante numerosas situaciones debemos regular los estados emocionales para adaptarnos a nuestro entorno social (Hervás, 2011).

Las adecuadas habilidades y estrategias emocionales son resumidas en el concepto de inteligencia emocional, que no estando presente en el sujeto puede generar que la regulación de los estados emocionales se torna deficitaria, excediendo la capacidad, expectativas y comprensión del individuo. Es frecuente que dichas emociones reaccionen de manera refractaria a los intentos por controlarlas desencadenando en círculos viciosos de compleja resolución que afectan muchas áreas del funcionamiento social y psicológico de la persona (Hervás, 2011).

Dicho esto, se puede establecer una relación entre el correcto funcionamiento de los procesos emocionales y una gran responsabilidad en el desempeño psicológico, así como también su mal funcionamiento, puede desencadenar en trastornos psicopatológicos. Como señalan, Gross y Levenson (1997), más de la mitad de los trastornos, muestran algún rasgo deficitario en la regulación emocional.

De esta manera, Muñoz-Martínez, Vargas y Hoyos-González (2016), toman la definición de Linehan sobre desregulación emocional como la más aceptada entre las

terapias cognitivo-conductual. Linehan conceptualiza a la desregulación emocional como una alta vulnerabilidad emocional para regular la emoción, así como un déficit en la habilidad de la modulación emocional. Sin embargo, esta definición adhiere únicamente a características morfológicas en las respuestas emocionalmente desreguladas ignorando de este modo los factores que alteran dichas conductas emocionales. Seligowski y Orkut (2015) trabajaron en el desarrollo de un modelo factorial de la Regulación Emocional que permitiera clarificar y observar el constructo desde sus características observables contrastando con la teoría de Gross (1998) donde la regulación emocional se basa en cuatro constructos teóricos que son selección de situación, despliegue atencional, cambio cognitivo y modulación de la respuesta. Según estos autores, diversas investigaciones han demostrado la presencia de relación entre la desregulación emocional, las autolesiones y las conductas suicidas, y en el ámbito de la salud, se determinó que la desregulación emocional se correlaciona con el uso de sustancias, el malestar psicológico y el deterioro en la calidad de vida de los pacientes y sus familias.

Según lo expresado anteriormente, se considera que la Desregulación Emocional como una preocupación en la salud pública, que necesita ser atendida y abordada con el fin de mejorar el bienestar de la población en general.

Por otro lado, Weis, Gratz y Lavender (2015) describen los elementos que se presentan tanto en la regulación emocional y desregulación emocional, que han llevado a conceptualizar ambos conceptos como el control emocional y a su vez, la escasa habilidad para controlar las respuestas emocionales, siendo habilidad central para regularse emocionalmente.

Dentro de los elementos centrales para la Regulación Emocional y la Desregulación Emocional podemos encontrar la aceptación y la consciencia, la primera, como la habilidad de experimentar emociones sin intentar controlarlas o cambiarlas que indica un vínculo entre la aceptación y la experiencia emocional. (Muñoz-Martínez et al, 2016). Por otra parte, Gratz y Roemer (2004) se refieren a la consciencia como la habilidad de atender y entender respuestas emocionales. Dicho de otro modo, la consciencia es una habilidad para experimentar la propia emoción, reconocerla y observarla (León, 2006). De igual manera, Caycedo, Gutiérrez, Ascencio y Delgado (2005), sostienen que la consciencia se relaciona con las habilidades de la Regulación Emocional, es por eso que cuando los sujetos reconocen las emociones, como el contexto donde suceden y otros aspectos conductuales

emitidos para manejar las respuestas emocionales, ellos pueden modular eficazmente sus propios comportamientos. En resumen, que la consciencia es un prerequisite conductual para la Regulación Emocional, como una habilidad amplia e independiente.

Brenner y Salovey (1997) consideran la regulación emocional como una habilidad, que beneficia la actividad del individuo en su contexto social. Se describen tres tipos de procesos de regulación que la permiten, ellos son: regulación de la emoción, regulación del contexto y regulación de la conducta iniciada por las emociones. Se considera que la regulación emocional se logra establecer por medio de estrategias que oscilan entre un ajuste de dos dimensiones:

- **Interno-Externo:** Referente a la emoción y la regulación de la conducta abierta iniciada por las emociones.
- **Social-Solitario:** Referente al contexto y el efecto de la emoción en la respuesta privada o en la interacción con los demás.

3.1.3 Desregulación Emocional

Hervás y Jódar (2008), adaptaron la escala DERS al español. Al hacerlo, redujeron sus ítems desde 36 a 28 y consideraron sólo 5 subescalas. Las mismas son:

- **Descontrol Emocional:** la misma alude a las dificultades para mantener el control del comportamiento cuando se experimentan emociones negativas.
- **Interferencia Cotidiana:** hace referencia a las dificultades para concentrarse y cumplir tareas cuando se experimentan emociones negativas.
- **Desatención Emocional:** refiere a las dificultades para atender y tener conocimiento de las emociones.
- **Confusión Emocional:** la misma consiste en la dificultad para conocer y tener claridad respecto de las emociones que se están experimentando y rechazo emocional, que alude a reacciones de no aceptación del propio distrés.
- **Rechazo Emocional:** evalúa la tendencia de la persona a juzgar de forma negativa su propia experiencia emocional y por tanto a reaccionar con vergüenza o con malestar ante sus propias emociones

Existen tres estrategias principales definidas por los autores Capella, & Mendoza (2011) para regular las emociones y estas son: la inhibición, el afrontamiento emocional y la desregulación.

La inhibición emocional se relaciona con un control excesivo sobre los procesos emocionales, esta actitud se observa fácilmente en individuos que esconden o no demuestran sus emociones.

El afrontamiento emocional implica el esfuerzo adaptativo que realiza un individuo para tolerar las emociones que podrían generarle estrés. De este modo, responde funcionalmente de un modo constructivo y positivo. Puede observarse en un individuo que resuelve una situación de forma hábil a pesar de que esta le genere indignación, tristeza u otros sentimientos negativos.

Por último, la desregulación emocional refiere un escaso control sobre las emociones por parte de los individuos, teniendo relación con expresiones impulsivas, emociones exageradas o fuera de lo esperado socialmente. Se puede observar en un sujeto cuando al estar frente a una emoción intensa de enojo desmedido golpea puertas y objetos, insulta, maldice o ataca aquello que lo hace enojar.

Linehan (1993), quien ha investigado individuos con Trastornos de Personalidad de tipo Limite, y siendo en estos un síntoma característico afectivo la desregulación emocional sostiene que una disfunción en la regulación de emociones genera dificultades para identificar experiencias emocionales específicas, modular la activación fisiológica asociada, tolerar el malestar y confiar en las respuestas emocionales como interpretaciones válidas de experiencias vitales. De esta forma la desregulación emocional genera en el individuo un condicionamiento hacia la invalidación y, en consecuencia, desorientación en relación a su manera de actuar y sentir con su contexto.

3.1.4 Factores Asociados

Agresividad en el Tránsito

La agresividad, se define como un comportamiento primario de los seres vivos en el que puede comprenderse al ser humano desde múltiples dimensiones tanto, física, cognitiva, y social. Sin embargo, a pesar de encontrar diferentes definiciones sobre dicho concepto, en la mayoría se encuentra una concordancia en lo que refiere

a los tres elementos que la componen el primero, el carácter intencional, donde la agresividad busca alcanzar una meta concreta; segundo las consecuencias negativas sobre objetos o sujetos y por último la variedad expresiva, pudiendo esta manifestarse de múltiples formas (Carrasco-Ortiz & González-Calderón, 2006). Por lo tanto, es conveniente diferenciar Agresión de Agresividad, siendo la primera una conducta reactiva puntual que busca alcanzar un objetivo determinado en situaciones concretas, mientras que la agresividad es una disposición o tendencia a adoptar comportamientos agresivos en diferentes situaciones (Carrasco-Ortiz & González-Calderón, 2006).

En cuanto a la agresividad, se pueden destacar dos dimensiones: la física y cognitiva, en donde la primera es una interacción directa con hormonas y neurotransmisores, dentro de las hormonas más destacadas se encuentran los andrógenos y los estrógenos. Los primeros, particularmente la testosterona, desencadenan un aumento tanto de la agresividad como del enfado, mientras que los segundos tienen el efecto contrario. Por otro lado, las hormonas suprarrenales participan de la relación estrés - agresividad, ya que el cortisol es el encargado de controlar el estrés biológico y se han observado en sujetos antisociales y violentos niveles bajos de esta hormona, de lo cual derivan niveles altos de estrés (Ramírez, 2006).

En referencia a la dimensión cognitiva, es importante destacar que la agresividad presenta una íntima relación con el medio. En el caso de los seres humanos puede observarse que en situaciones incómodas como la exposición a altas temperaturas desencadena reacciones de irascibilidad contra un otro (Carrasco-Ortiz & González-Calderón, 2006).

Con respecto a la agresividad en la conducción específicamente, los autores Gutiérrez Quintanilla, Sierra Freire y Alfaro Bulle (2008) definen a la agresividad en el tránsito como la conducción de un vehículo a motor que pone en riesgo o peligro a personas o propiedades, a través de manifestaciones tanto verbal, física o a través del uso del propio vehículo (acelerar, giros violentos, irrespeto de señales de tránsito, entre otros). De esta manera, la mayoría de los conductores expresan agresividad sólo cuando conducen, y estas conductas se encuentran asociadas a los rasgos de personalidad, definiendo esta situación particular como “una propensión general para involucrarse en actos de agresión física y verbal, una

propensión a la cólera, y una propensión a tener creencias hostiles de otras personas en diferentes situaciones” (Gutiérrez Quintanilla, et al, 2008).

Por otra parte, las diferentes formas de conducción se encuentran relacionados con variables socioeconómicas y el nivel educativo, y dependen del nivel de tolerancia al estrés, ira y frustración. Está demostrado que los estilos de conducción más propensos a participar en accidentes de tránsito y cometer más infracciones son aquellos estilos iracundos, ansiosos, disociativos y de alta velocidad (Norza-Céspedes, Useche-Hernández, Moreno-Rodríguez, Granados-León & Romero-Hernández, 2014).

Asimismo, Goldstein (1986), explica que, en distintas situaciones de agresión, donde se daña a terceros, no existía la intencionalidad de producirlo. En relación a esto, Edmunds y Kendrick (1980), destacan que el concepto de agresión debe estar conformado por tres aspectos: la aparición de un estímulo negativo, el intento de producir daño y, finalmente, que la respuesta del ataque tenga probabilidades mayores a cero de tener éxito. Además, Alonso, Calatayud, Sanmartín, Montoro, Tortosa y Sanfeliu (2002), sostienen que alrededor del término agresión circula el concepto de hostilidad, no siendo sinónimo del primero, y definiéndose como una respuesta verbal negativa y se refieren al concepto de violencia como el ejercicio inadecuado de la fuerza o poder. En consecuencia, los autores afirman que existen gestos violentos, pero no agresivos, la violencia existe en toda nuestra vida y es impredecible, en cambio, la agresividad necesita de la intención.

Como seres sociales, que se desarrollan en grupos, en general los actos agresivos son inhibidos y los sentimientos agresivos son reprimidos, por eso la liberación de sentimientos reprimidos es estimulante, hasta que aparece el sentimiento de culpa que daña el placer (Alonso et al., 2002).

Siguiendo el lineamiento, estos autores sostienen que las conductas agresivas tienen una base multifactorial, siendo la frustración un factor relevante y definido como interferencia a la ocurrencia del placer. La frustración, implica que se manifiestan bloqueos y amenazas que surgen como consecuentes respuestas a la aparición de estímulos externos e internos. Aunque la frustración no es condición suficiente para la aparición de una conducta agresiva, sí es claramente facilitadora de la misma. Es decir que, al hablar del contexto del tránsito, la frustración de algunos conductores queda resguardada en el anonimato e intimidad del habitáculo del vehículo donde la agresividad se puede expresar en cualquier momento, siendo las respuestas

agresivas cada vez más altas, a la vez que el interés por los otros es cada vez más insignificante (Alonso et al., 2002).

Consecuentemente como señalan los autores mencionados anteriormente, es ilusorio pretender erradicar totalmente la agresividad de la conducción, mientras esta se conserve en la sociedad, pero sí es factible desviarla hacia otras actividades menos peligrosas. Se menciona que biológicamente el ser humano está dotado de comportamientos agresivos, que le han asegurado la conservación de la especie desde tiempos inmemorables. Esta agresividad o violencia, se vuelve inútil cuando pierde el objetivo de la supervivencia y tiende a obtener fines nefastos cuando se reproduce en la sociedad. Es necesario destacar como la observación de esta forma individual de agresividad humana está cada vez más presente en el ámbito de la seguridad vial, manifestándose en el transporte motorizado, tanto particular como público. En lo que respecta a la opinión pública, es quien castiga con vehemencia la agresión en la conducción dado que pone en juego la integridad física, no sólo de los conductores, que ostentan estas conductas en el anonimato del auto, sino para otros usuarios de la vía pública, pasajeros de transporte público o peatones provocando daños irreparables a estos y sus allegados (Alonso et al., 2002).

3.2 Bienestar Social

El estudio del bienestar en el ámbito de la psicología se remonta a la década de los sesenta y en su transcurso ha dado lugar a dos grandes tradiciones: La hedónica, basada en una sólida línea de investigación que se ha ocupado del estudio del bienestar subjetivo, y la tradición “eudaemónica”, focalizada en el bienestar psicológico (Keyes, Shmotkin & Ryff, 2002). Blanco y Díaz (2005) definen el bienestar psicológico como el desarrollo personal, estilo, y forma de enfrentar los retos trascendentes, así también como el esfuerzo y el afán por conseguir las metas.

En este sentido, Diener (1994) sostiene que el bienestar subjetivo trata de cómo y por qué la gente experimenta su vida de forma positiva, incluyendo tantos juicios cognitivos como reacciones afectivas. Es decir que el bienestar subjetivo se encuadra dentro de un marco fundamental emocional que ha tomado diferentes denominaciones: felicidad, satisfacción con la vida y aspectos positivos o negativos que se desprenden de las condiciones en las que se desenvuelve la existencia de cada sujeto. Por lo tanto, es el resultado de un balance global que concibe la persona de sus oportunidades esenciales y del curso de los acontecimientos a los que se

enfrenta como así también de la experiencia emocional derivada de ello (Blanco & Díaz, 2005).

Por otro lado, Veenhoven (1994) afirma que la satisfacción con la vida es el grado en que una persona evalúa la calidad global de su vida en conjunto de forma positiva. Es decir, cuánto le gusta a una persona la vida que lleva. En un principio Ryff propuso seis dimensiones psicológicas que fueron afianzadas posteriormente y son las siguientes (Ryff & Keyes, 1995): autonomía, objetivos vitales, autoaceptación, relaciones positivas con otros, dominio ambiental y crecimiento personal.

Así pues, ambos planos representan dos concepciones teóricamente relacionadas, pero empíricamente diferenciadas del bienestar, dado que ambos están interesados en el mismo proceso psicológico, pero a su vez, se sirven de distintos indicadores para medirlo. Estos indicadores se han situado en una doble dimensión: rasgos y estilos de personalidad, y variables sociodemográficas. Con respecto a las primeras, la autoestima, el neuroticismo y la extraversión son los más relevantes. Entre las segundas, la edad, el sexo, el nivel socioeconómico y el nivel educativo son las de mayor protagonismo (García Martín, 2002).

Siguiendo la misma idea, Keyes (1998) sostiene que el bienestar social es “la valoración que hacemos de las circunstancias y el funcionamiento dentro de la sociedad” y propone cinco dimensiones:

- **Integración Social:** definido como la evaluación de la calidad de las relaciones que mantenemos con la sociedad y con la comunidad. Las personas sanas se sienten parte de la sociedad, cultivan el sentimiento de pertenencia, tienden lazos sociales con familia, amigos, etc. (Blanco & Díaz, 2005).
- **Aceptación Social:** es imprescindible estar y sentirse perteneciente a un grupo, a una comunidad, pero es necesario que dicha pertenencia disfrute, al menos, de dos cualidades: confianza, aceptación y actitudes positivas hacia los otros (atribución de honestidad, bondad, amabilidad, capacidad), y aceptación de los aspectos positivos y negativos de nuestra propia vida, dado que ambos, según Keyes, son indicadores de salud mental (Blanco & Díaz, 2005).
- **Contribución Social:** tener conciencia de que uno es un miembro vital de la sociedad, que se tiene algo útil para ofrecer al mundo (Blanco & Díaz, 2005). Contribución es sinónimo de aportación al bien común.
- **Actualización Social:** entiende a la sociedad y las instituciones como entes dinámicos, que van desplazándose en pos de alcanzar determinados objetivos

o metas de los que se puede obtener un beneficio. Existe una creencia implícita de que la sociedad controla su destino, el presente y proyecta dónde quiere llegar en un futuro. La gente más saludable desde el punto de vista mental, confía en el futuro de la sociedad, en su potencial de crecimiento y de desarrollo, en su capacidad para producir bienestar (Blanco & Díaz, 2005).

- **Coherencia Social:** es entendida como la percepción de la cualidad, organización y funcionamiento del mundo social, y esta incluye la preocupación por enterarse de lo que ocurre en el mundo (Blanco & Díaz, 2005). Es decir, que, si la actualización social se relaciona con la confianza depositada en la sociedad, la coherencia se vincula a la capacidad de la sociedad para entender dicha dinámica.

Asimismo, para la evaluación o medición de dichas dimensiones, Keyes (1998) diseñó un instrumento conocido como “Escala de Bienestar Social” (Social Well-Being Scales) que consta de las cinco dimensiones anteriormente desarrolladas y a su vez diez ítems en cada una de estas, de los cuales cinco son positivos y cinco negativos. Bilbao (2008) señala asociaciones positivas entre el bienestar social y la satisfacción con la vida, especialmente en las áreas de integración, contribución y actualización social. A su vez, el bienestar social se relaciona con la participación en actividades solidarias, de ayuda voluntaria y con mayor confianza en los otros. Es menester mencionar que existen una gran variedad de conceptos fuertemente relacionados, tales como bienestar, calidad de vida, felicidad, etc. Por su parte, Veenhoven (1998) sostiene que “la calidad de vida se concibe como un amplio concepto que contiene tres significados: por un lado, la calidad del entorno en que vivimos, por otro lado, la calidad de acción y por último el disfrute subjetivo de la vida”.

En este caso, el autor sostiene la relevancia de los vínculos sociales, refiriéndose tanto a las relaciones primarias ubicadas en el contexto de la vida privada del sujeto, como así también a las relaciones secundarias en la vía pública. Establece una particular relación entre la presencia y la calidad de las relaciones privadas con respecto a la felicidad. Aunque no en todos los lugares del mundo los vínculos relevantes son los mismos, por ejemplo, en las naciones occidentales, el vínculo con el cónyuge es más importante que los contactos con los amigos y parientes. Otros estudios realizados en las naciones occidentales arrojan como resultado que los hijos no incrementan la felicidad de las personas casadas. No obstante, entre los que tienen hijos, la felicidad está estrechamente relacionada con la calidad de los contactos con los hijos. Por otro lado, Veenhoven (1991) diferencia niveles de

felicidad según la participación del sujeto. Como resultado obtiene que la felicidad suele ser más elevada entre personas que tienen un trabajo remunerado. Sin embargo, las amas de casa no se sienten menos satisfechas. Tampoco la jubilación hace que la vida resulte menos satisfactoria. Además, sostiene que la felicidad está vinculada cada vez más con la participación en organizaciones voluntarias. Por último, referencia que la participación en labores eclesiales produce sobre la felicidad efectos similares a la participación en clubes deportivos o partidos políticos.

4. Metodología

4.1. Objetivo General

Indagar la relación entre el nivel de bienestar social y desregulación emocional en conductores según la cantidad de horas que estén frente al volante y la zona habitual de conducción.

4.1.1 Objetivos Específicos

- Describir Desregulación Emocional y Bienestar Social en conductores.
- Analizar la relación de Desregulación Emocional y Bienestar Social en conductores según la cantidad de horas de manejo.
- Comparar Desregulación Emocional y Bienestar Social en función de las variables sociodemográficas.

4.2 Hipótesis

4.2.1 H1: Los conductores que están mayor cantidad de horas frente al volante presentan menor nivel de Bienestar Social que aquellos que tienen menos horas.

4.2.2 H2: Los conductores que están mayor cantidad de horas frente al volante presentan mayor nivel de Desregulación Emocional que aquellos que tienen menos horas.

4.2.3 H3: A mayor nivel de Desregulación Emocional, menor nivel de Bienestar Social en conductores de Argentina.

4.3 Tipo de Estudio

Investigación cuantitativa, Descriptivo y correlacional

4.4 Tipo de Diseño

No experimental, transversal.

4.5 Muestreo

No probabilístico, intencional.

4.6 Muestra

La muestra estuvo compuesta de 151 personas con un mínimo de edad de 18 años y un máximo de 75 años (Media: 39,73 DE: 6,19 Max: 70 Min: 19).

Se delimitaron como criterios de exclusión e inclusión:

- Que los participantes sean de nacionalidad argentina.
- Que los participantes vivan en territorio argentino.
- Que los participantes posean licencia de conducir.
- Que los participantes tengan al menos un año de experiencia en conducir vehículos.

4.7 Instrumentos de Recolección de Datos.

4.7.1 Cuestionario sociodemográfico

Estructurado construido ad hoc para la presente investigación, que describió la muestra según sexo, edad, estado civil, nivel de escolaridad, zona de residencia, si tiene hijos, años que hace que posee licencia de conducir, si conductor profesional, en que rubro se desempeña como conductor profesional, zona de manejo habitual, cantidad de horas de manejo por día, clase social en la que se ubica, y si realiza alguna actividad que le produzca bienestar, cual y cuantas veces por semana.

4.7.2 Escala de Bienestar Social

Este instrumento, Escala de Bienestar Social (Keyes, Shmotkin & Ryff, 2002, adaptación Blanco & Díaz, 2005), está compuesto por cinco escalas empleadas para medir síntomas de salud. Los participantes deben responder a los 33 ítems utilizando un formato de respuesta de categorías ordenadas con puntuaciones comprendidas entre 1 (totalmente en desacuerdo) y 5 (totalmente de acuerdo). El instrumento evalúa cinco dimensiones:

Integración Social: integrada por los ítems 1, 2, 3, 4, 5, 6 (i) y 7 (i).

Aceptación Social: integrada por los ítems 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 (i) y 15 (i).

Contribución Social: integrada por los ítems 16, 17, 18, 19, 20 y 21 (i).

Actualización Social: integrada por los ítems: 22, 23, 24, 25, 26 y 27 (i).

Coherencia Social: integrada por los ítems: 28, 29, 30, 31, 32 (i) y 33 (i).

4.7.3 Escala de Dificultades en la Regulación.

La Escala de Dificultades en la Regulación Emocional (DERS; Gratz y Roemer, 2004, adaptación Hervás & Jódar, 2008), evalúa diferentes aspectos de la desregulación emocional a través de 36 ítems a pesar de que el número total de ítems utilizados en la versión final adaptada fueron 28 con una escala Likert de 5 puntos (de “Casi nunca/0-10% de las veces” a “Casi siempre/90-100% de las veces”). El instrumento evalúa cinco dimensiones:

Desatención Emocional: integrada por los ítems 2 (i), 6 (i), 7 (i) y 9 (i).

Confusión Emocional: integrada por los ítems 1(i), 4, 5 y 8.

Rechazo Emocional: integrada por los ítems 10, 11, 18, 19, 20, 23 y 24.

Interferencia Cotidiana: integrada por los ítems 12, 16, 21 y 27.

Descontrol Emocional: integrada por los ítems 3, 13, 14, 15, 17, 22, 25, 26 y 28.

4.8 Procedimiento

Los participantes respondieron voluntariamente y de forma anónima, un cuestionario autoadministrado que fue entregado de forma electrónica por medio de redes sociales y vías de comunicación digital. Se explicaron los alcances de la investigación y la finalidad de los datos. Se estipularon claramente las consignas, las cuales fueron respondidas sin límites de tiempo.

Los datos recopilados fueron procesados a través del software IBM-SPSS (Statistical Package for the Social Sciences), versión 21.

4.9 Justificación y Relevancia

Esta investigación tiene el propósito de indagar la relación entre el nivel de bienestar social y desregulación emocional en conductores según la cantidad de horas que estén frente al volante y la zona habitual de conducción, para así poder advertir de que manera impacta en los mismos.

4.9.1 Relevancia Teórica:

Desde el punto de vista teórico, este trabajo pretende ampliar información acerca del nivel de bienestar social y desregulación emocional en conductores, ya que estas variables podrían interferir de manera positiva como negativa en la conducción, y podrían estar asociadas a su vez, a accidentes viales.

4.9.2 Relevancia Práctica:

A partir de este trabajo, se podrán implementar estrategias para poder prevenir accidentes viales y por consiguiente mejorar la seguridad vial. Una de ellas podría ser el aplicar un programa de capacitación psicológica con métodos de relevancia en prevención primaria, para así poder brindar una preparación psicológica a los conductores. De este modo, con el entrenamiento mediante material verbal, didáctico, y visual se logrará bienestar en cada una de estas personas.

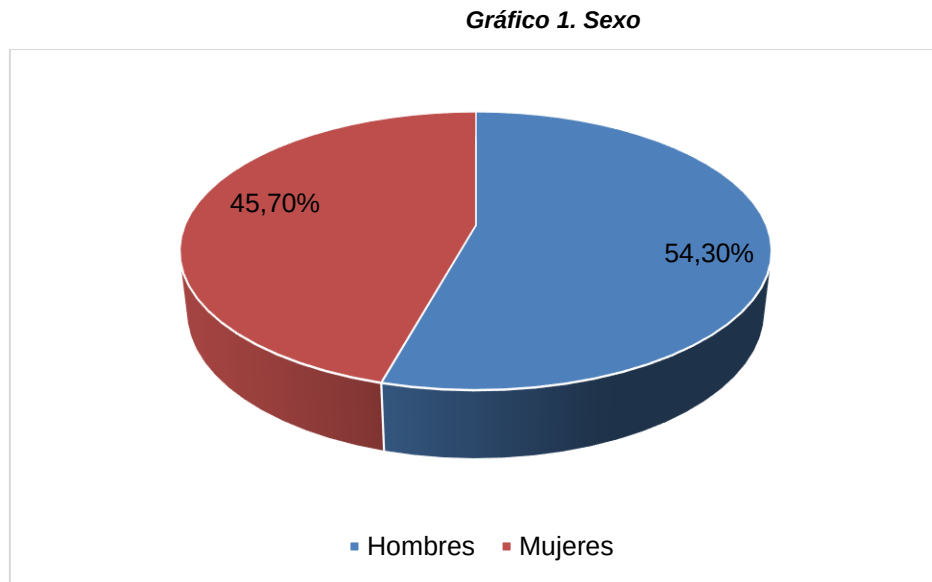
4.9.3 Relevancia social:

La presente investigación tendrá como objetivo desarrollar estrategias para combatir los factores desencadenantes que acarrearán los problemas emocionales, para pugnar con los factores estresores ambientales. De esta manera conciliar un adecuado comportamiento y corroborar una actitud normal frente a su entorno, conociendo y teniendo en cuenta los factores que dirigen a estos problemas (Castillo Arcos, 2019).

5. Resultados

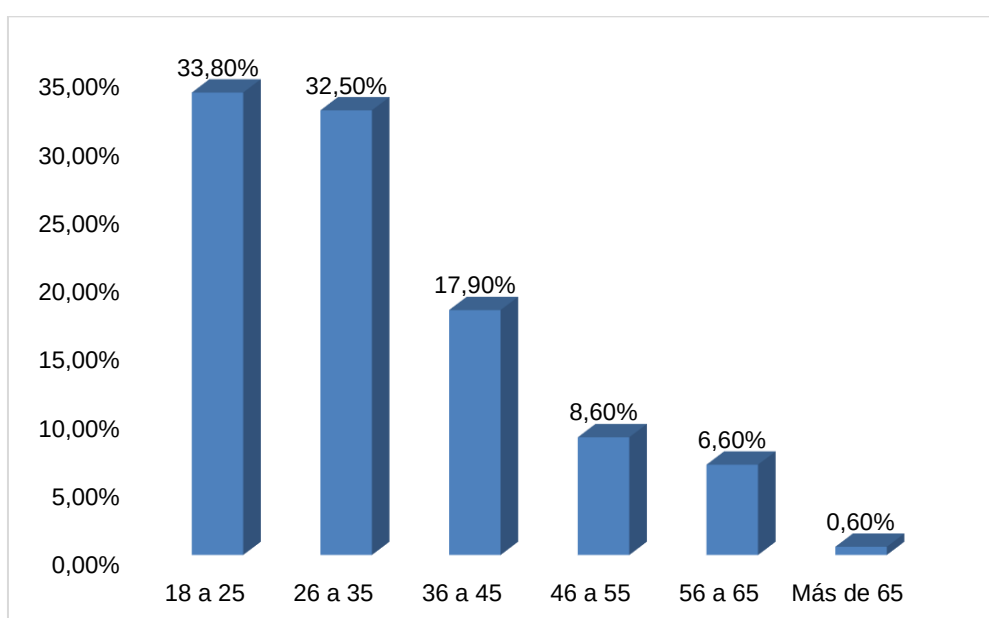
5.1 Descripción de la Muestra

La muestra estuvo compuesta por 151 sujetos, 82 hombres (54.3%) y 69 mujeres (45.7%) (Gráfico 1).



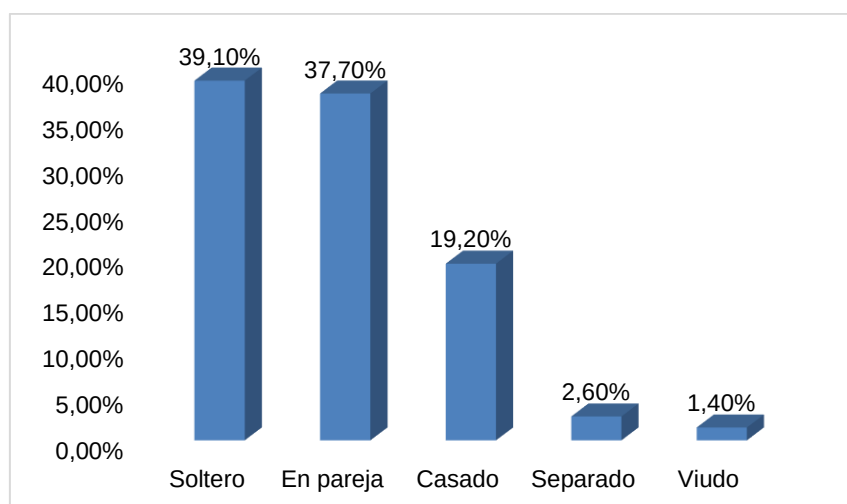
En el gráfico 2 se presentan los datos estadísticos de la variable Edad. Respecto a la distribución de la muestra estuvo compuesta por un 33,8% de personas que integran el rango de edad “18 a 25 años” (n=51), un 32,5% de personas que integran el rango de edad “26 a 35 años” (n=49), un 17,9% de sujetos que integran el rango de edad “36 a 45 años” (n=27), un 8,6% de sujetos que integran el rango de edad “46 a 55 años” (n=13), un 6,6% de personas que integran el rango de edad “56 a 65 años” (n=10) y finalmente un 0.6% que integra el rango de edad “más de 65 años” (n=1).

Gráfico 2. Edad en rango



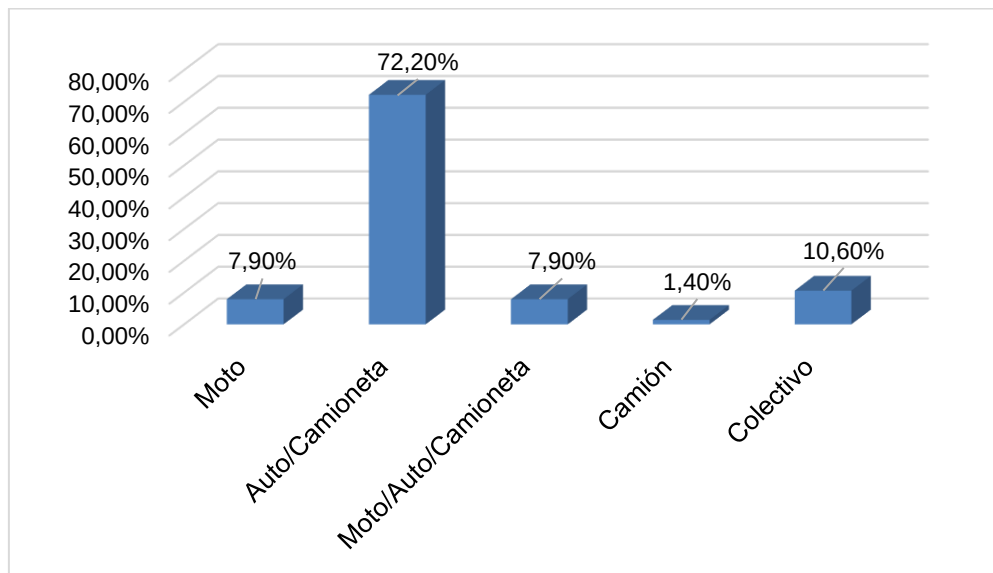
Con respecto a la variable Estado Civil (Gráfico 3), la muestra estuvo compuesta por un 39,1% de sujetos Solteros (n=59), un 37,7% de sujetos en pareja (n=57), un 19,2% de sujetos casados (n=29), un 2,6% de sujetos separados (n=4) y un 1,4% de sujetos viudos (n=2).

Gráfico 3. Estado Civil



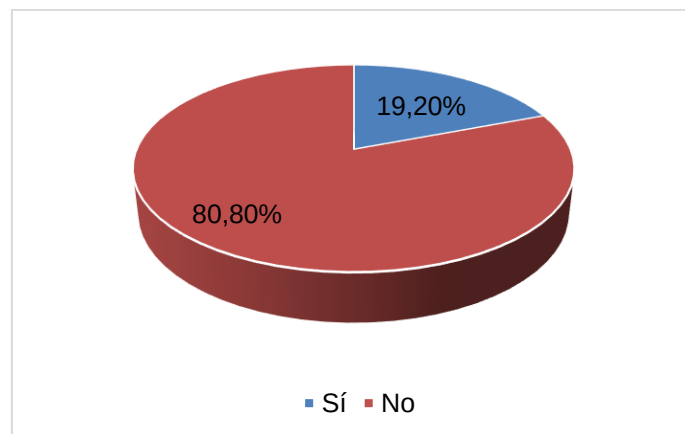
La variable Tipo de Vehículo (Gráfico 4) estuvo compuesta por un 7.9% que conducen Moto (n=12), un 72,2% que conducen Auto/Camioneta (n=109), un 7.9% que conduce Moto Auto/Camioneta (n=12), un 1,3% que conducen Camión (n=2), un 10,6% que conducen Colectivo (n=16).

Gráfico 4. Tipo de vehículo



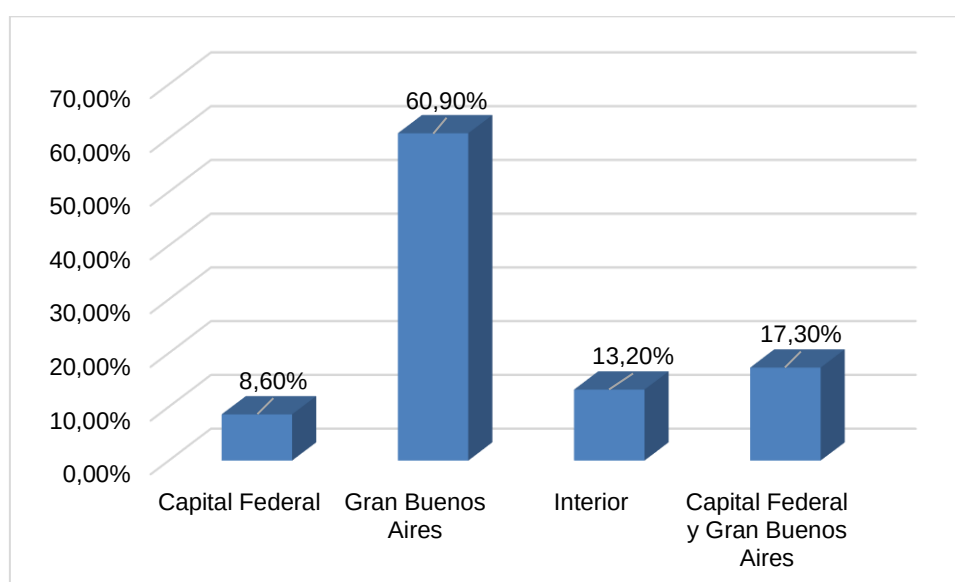
En el Gráfico 5 se observa la distribución de la variable Conduce profesionalmente, arrojando un 80,8% de sujetos que no conducen profesionalmente (n=122) y un 19,2% de sujetos que conducen profesionalmente (n=29).

Gráfico 5. ¿Conduce profesionalmente?



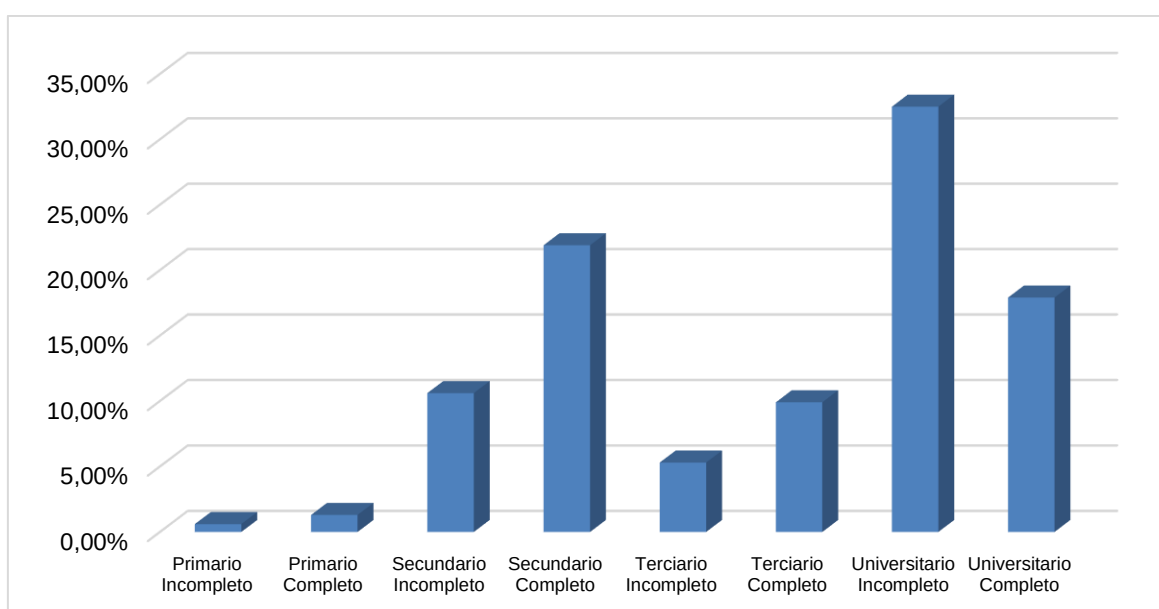
Con respecto a la variable Zona Habitual de Manejo en el Gráfico 6 se refleja que el 8,6% de los sujetos conduce en Capital Federal (n=13), el 60,9% de los sujetos conduce en Gran Buenos Aires (n=92), el 13,2% de los sujetos conduce en el Interior del país (n=20) y por último, el 17,3% de los sujetos conduce en Capital Federal y Gran Buenos Aires (n=26).

Gráfico 6. Zona habitual de manejo



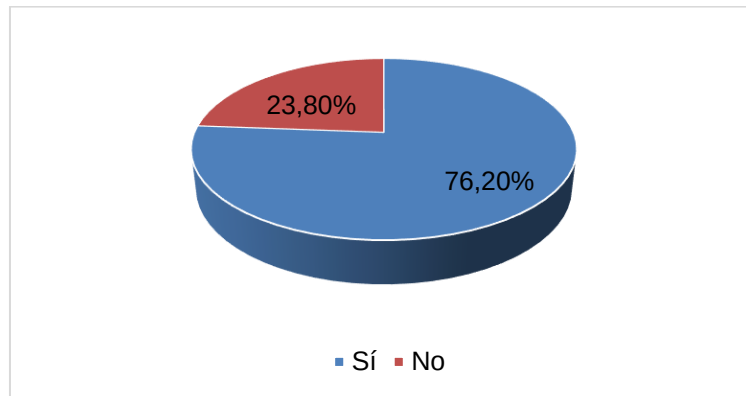
La variable Nivel de Educación (Gráfico 7) está compuesta por un 0,6% que posee el primario incompleto (n=1), un 1,3% de sujetos que poseen Primario Completo (n=2), un 10,6% de sujetos que poseen Secundario Incompleto (n=16), un 21,9% de sujetos que poseen secundario completo (n=33), un 5,3% de sujetos que posee Terciario Incompleto (n=8), un 9,9% que posee Terciario Completo (n=15), un 32,5% de sujetos que poseen Universitario Incompleto (n=49), y finalmente, un 17,9% que posee Universitario Completo (n=27).

Gráfico 7. Nivel de educación



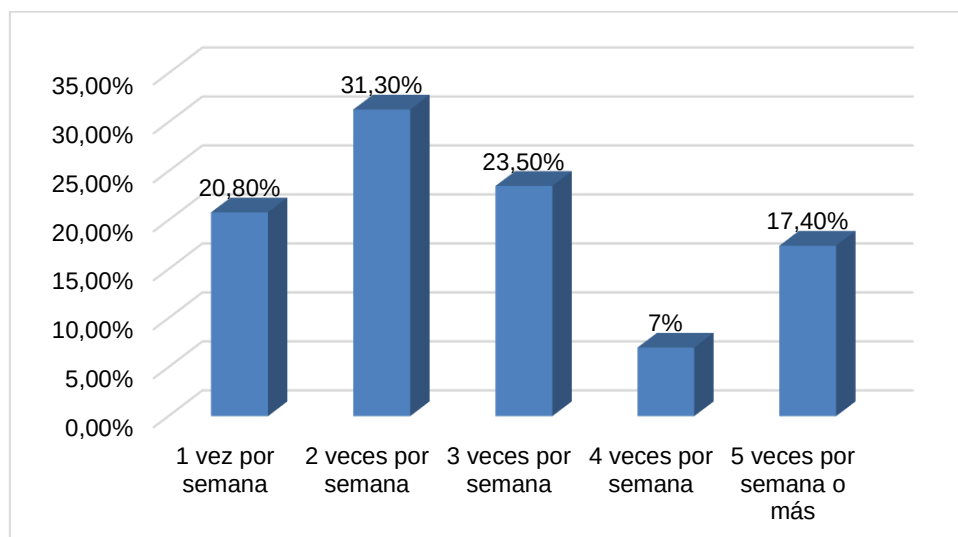
En el Gráfico 8 se refleja la variable Realiza Actividad que le produzca bienestar, arrojando un resultado de un 76.2% (n=115) que si realiza y un 23,8% (n=36) que no realiza tal actividad.

Gráfico 8. ¿Realiza actividad de bienestar?



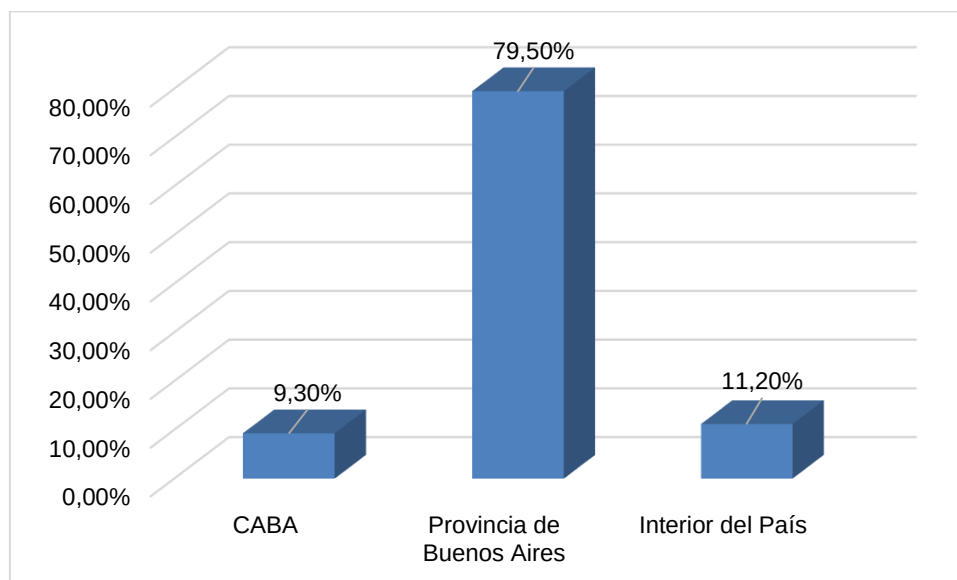
Así mismo, en el Gráfico 9 se presenta la frecuencia con que los sujetos realizan esta actividad los resultados. El mismo arroja un 20,8% de sujetos que realizan actividad una vez por semana (n=24), un 31,3% de sujetos que realizan actividad dos veces por semana (n=36), un 23,5% de sujetos que realizan actividad tres veces por semana (n=27), un 7% de sujetos que realizan actividad cuatro veces por semana (n=8), y un 17,4% de sujetos que realizan actividad cinco veces por semana o más (n=20).

Gráfico 9. Frecuencia en la que realizan actividad



Con respecto a la variable Zona de Residencia (Grafico 10), la muestra tuvo un 9,3% de sujetos que viven en CABA (n=14), un 79,5% de sujetos que viven en Provincia de Buenos Aires (n=120) y un 11,2% de sujetos que viven en el Interior del País (n=17).

Gráfico 10. Zona de residencia



5.2 Descripción de las variables

Tabla 1. Estadísticos descriptivos Desregulación Emocional

	Desatención Emocional	Confusión Emocional	Rechazo Emocional	Interferencia Cotidiana	Descontrol Emocional
Media	14,4503	16,7152	28,3444	15,2450	39,7351
Mediana	15,0000	17,0000	30,0000	16,0000	42,0000
Moda	20,00	16,00	35,00	16,00	45,00
Desv. típ.	4,36759	2,64922	6,73800	4,14724	6,19753
Mínimo	16,00	15,00	28,00	16,00	36,00
Máximo	4,00	5,00	7,00	4,00	9,00
Rango	20,00	20,00	35,00	20,00	45,00

Tabla 1. Estadísticos descriptivos Bienestar Social

	Integración Social	Aceptación Social	Contribución Social	Actualización Social	Coherencia Social
Media	24,6755	22,6821	23,9139	19,3046	18,1921
Mediana	25,0000	22,0000	24,0000	19,0000	18,0000
Moda	24,00	20,00	30,00	17,00	17,00
Desv. típ.	3,71582	6,00596	4,79992	4,38177	3,70714
Mínimo	18,00	30,00	24,00	22,00	19,00
Máximo	15,00	9,00	6,00	7,00	8,00
Rango	33,00	39,00	30,00	29,00	27,00

Tabla 3. Pruebas de normalidad Desregulación Emocional y Bienestar Social

	Dimensiones	Sig.
Desregulación Emocional	Desatención Emocional	,000
	Confusión Emocional	,000
	Rechazo Emocional	,000
	Interferencia Cotidiana	,000
	Descontrol Emocional	,000
Bienestar Social	Integración Social	,000
	Aceptación Social	,001
	Contribución Social	,001
	Actualización Social	,018
	Coherencia Social	,029

En la Tabla 3 se presentan las pruebas de normalidad de las dimensiones de las variables Desregulación Emocional y Bienestar Social. Las mismas resultaron todas no normales, por lo que se procede a trabajar con estadísticos no paramétricos.

5.3 Análisis estadísticos

5.3.1 Correlaciones

Tabla 4. Correlaciones entre Desregulación Emocional y Bienestar Social

Rho de Spearman		Integración Social	Aceptación Social	Contribución Social	Actualización Social	Coherencia Social
Desatención Emocional	Coef	,258	,090	,289	,251	,216
	Sig	,001	,270	,000	,002	,008
Confusión Emocional	Coef	,302	,101	,321	,147	,254
	Sig	,000	,219	,000	,072	,002
Rechazo Emocional	Coef	,205	,226	,205	,247	,243
	Sig	,012	,005	,011	,002	,003
Interferencia Cotidiana	Coef	,059	,103	,081	,121	,141
	Sig	,469	,207	,321	,140	,084
Descontrol Emocional	Coef	,207	,184	,299	,240	,331
	Sig	,011	,024	,000	,003	,000

En la Tabla 4 se observa asociación entre las dimensiones: Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. En este sentido se trata correlación directa y moderada ($p = ,001$, $\rho = ,258$). Además, se encontró asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional con Contribución Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y moderada ($p = ,000$, $\rho = ,289$). También se encontró asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional con Actualización Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y moderada ($p = ,002$, $\rho = ,251$). Conjuntamente se encontró asociación entre la dimensión Desatención Emocional de Desregulación Emocional con la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y débil ($p = ,008$, $\rho = ,216$).

Además, se encuentra asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p = ,012$,

$\rho = ,302$). También se encontró asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y moderada ($p = ,000$, $\rho = ,321$). Por otro lado, se encontró asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p = ,002$, $\rho = ,254$).

También se encontró asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y débil ($p = ,012$, $\rho = ,205$). Además, se observa asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Aceptación Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y débil ($p = ,005$, $\rho = ,226$). También se visualiza asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y débil ($p = ,011$, $\rho = ,205$). Además, se encontró asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Actualización Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación fue directa y débil ($p = ,002$, $\rho = ,247$). Por otro lado, se observó asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. La correlación es directa y débil ($p = ,003$, $\rho = ,243$).

Además, se encuentra asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y débil ($p = ,011$, $\rho = ,207$). También se observó asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Aceptación Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y débil ($p = ,024$, $\rho = ,184$). Por otro lado, se encontró asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y débil ($p = ,000$, $\rho = ,299$). También se encuentra asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Actualización Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y débil

($p=,003$, $\rho=,240$). Por último, se observa asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,000$, $\rho=,331$).

Luego se procedió a realizar las correlaciones con la base dividida según la cantidad de horas de manejo.

A continuación, se segmenta la base en función de la cantidad de horas de conducción por día (según los rangos) para conocer la asociación entre las variables de cada subgrupo.

Tabla 5. Correlaciones Desregulación Emocional y Bienestar Social en sujetos que conducen de 0 a 1 hora por día.

Rho de Spearman		Integración Social	Aceptación Social	Contribución Social	Actualización Social	Coherencia Social
Desatención Emocional	Coef	,110	,027	,204	-,005	,034
	Sig	,556	,884	,270	,979	,857
Confusión Emocional	Coef	,214	-,174	,381	,029	,221
	Sig	,249	,349	,035	,875	,233
Rechazo Emocional	Coef	,388	,493	,466	,421	,419
	Sig	,031	,005	,008	,018	,019
Interferencia Cotidiana	Coef	,103	,216	,151	,220	,359
	Sig	,583	,243	,418	,234	,047
Descontrol Emocional	Coef	,256	,388	,556	,367	,525
	Sig	,164	,031	,001	,042	,002

En la Tabla 5 se visualizan los sujetos que conducen de 0 a 1 hora por día. Entre ellos se halla asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p=,035$, $\rho=,381$). También se encuentra asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,031$, $\rho=,388$). Además, se observa asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Integración Social de la variable Bienestar

Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p=,005$, $\rho=,493$). También se encuentra asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. En esta ocasión la correlación es directa y moderada ($p=,008$, $\rho=,466$). Conjuntamente se observa asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Actualización Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,018$, $\rho=,421$). Además, se encuentra asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la dimensión Bienestar Social. En este caso, la correlación es directa y moderada ($p=,019$, $\rho=,419$). También se observa asociación entre la dimensión Funcionamiento/Interferencia de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,047$, $\rho=,359$). Además, se observa asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Aceptación Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p=,031$, $\rho=,388$). También se encuentra asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y fuerte ($p=,001$, $\rho=,556$). Además, se encontró asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Actualización Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p=,042$, $\rho=,367$). Por último, se encuentra asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y fuerte ($p=,002$, $\rho=,525$).

Tabla 6. Correlaciones Desregulación Emocional y Bienestar Social en sujetos que conducen de 1 a 2 horas por día.

Rho de Spearman		Integración Social	Aceptación Social	Contribución Social	Actualización Social	Coherencia Social
Desatención Emocional	Coef	,304	,197	,216	,211	,323
	Sig	,036	,179	,140	,150	,025
Confusión Emocional	Coef	,395	,283	,321	,292	,359
	Sig	,005	,051	,026	,044	,012
Rechazo Emocional	Coef	-,109	,062	-,047	,215	,218
	Sig	,462	,674	,751	,141	,136
Interferencia Cotidiana	Coef	-,156	-,112	-,042	,128	,164
	Sig	,289	,449	,778	,387	,265
Descontrol Emocional	Coef	-,017	-,031	,067	,106	,314
	Sig	,908	,834	,649	,473	,030

En la Tabla 6 se visualizan los sujetos que conducen de 1 a 2 horas por día. Entre ellos se encuentra asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p=,031$, $\rho=,304$). Además, se halla asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,047$, $\rho=,323$). Por otro lado, se observa asociación entre la dimensión Claridad/Confusión de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. Aquí la correlación es directa y moderada ($p=,005$, $\rho=,395$). Además, se halla relación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p=,026$, $\rho=,321$). También existe asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Actualización Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,044$, $\rho=,292$). Conjuntamente se observa asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. En esta ocasión la correlación es directa y moderada ($p=,012$, $\rho=,359$).

Finalmente se encuentra asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,030$, $\rho=,314$).

Tabla 7. Correlaciones Desregulación Emocional y Bienestar Social en sujetos que conducen de 2 a 4 horas por día.

Rho de Spearman		Integración Social	Aceptación Social	Contribución Social	Actualización Social	Coherencia Social
Desatención Emocional	Coef	,351	,212	,413	,415	,433
	Sig	,025	,182	,007	,007	,005
Confusión Emocional	Coef	,334	,086	,307	,051	,293
	Sig	,033	,594	,051	,750	,063
Rechazo Emocional	Coef	,289	,173	,279	,246	,175
	Sig	,067	,279	,078	,121	,274
Interferencia Cotidiana	Coef	,221	,212	,086	,150	,047
	Sig	,165	,184	,593	,348	,772
Descontrol Emocional	Coef	,429	,199	,434	,251	,250
	Sig	,005	,211	,005	,113	,115

En la Tabla 7 se observan los sujetos que conducen de 2 a 4 horas por día. Entre ellos se encuentra asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p=,025$, $\rho=,351$). También se encuentra asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,007$, $\rho=,413$). Conjuntamente se encuentra asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Actualización Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p=,007$, $\rho=,415$). A continuación, se encuentra asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Coherencia Social de la dimensión Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,005$, $\rho=,433$). Además, se encuentra asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional con la

dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y moderada ($p=,033$, $\rho=,334$). También se encuentra asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. La correlación entre dichas dimensiones es directa y moderada ($p=,005$, $\rho=,429$). Por último, se encuentra asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,005$, $\rho=,434$).

Tabla 8. Correlaciones Desregulación Emocional y Bienestar Social en sujetos que conducen de 4 a 6 horas por día.

Rho de Spearman		Integración Social	Aceptación Social	Contribución Social	Actualización Social	Coherencia Social
Desatención Emocional	Coef	,339	-,790	,749	,320	-,168
	Sig	,372	,011	,020	,401	,666
Confusión Emocional	Coef	-,095	-,539	,149	-,141	-,065
	Sig	,808	,134	,703	,717	,868
Rechazo Emocional	Coef	,215	,313	-,298	-,173	,476
	Sig	,579	,412	,436	,656	,196
Interferencia Cotidiana	Coef	,516	,084	,079	-,169	,287
	Sig	,155	,830	,841	,664	,453
Descontrol Emocional	Coef	,153	-,025	-,286	-,034	,377
	Sig	,695	,948	,456	,930	,317

En la Tabla 8 se puede visualizar los sujetos que conducen de 4 a 6 horas por día. Entre los mismos se encuentra asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Aceptación Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es inversa y fuerte ($p=,011$, $\rho= -,790$). Además, se halla asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y fuerte ($p=,020$, $\rho=,749$).

Con respecto a los sujetos que conducen más de 6 horas por día, no se ha encontrado asociaciones significativas entre las dimensiones de ambas variables.

A continuación, se procedió a realizar las correlaciones con la base segmentada según sexo de los sujetos.

Tabla 9. Correlaciones Desregulación Emocional y Bienestar Social en sujetos de sexo femenino.

Rho de Spearman]		Integración Social	Aceptación Social	Contribución Social	Actualización Social	Coherencia Social
Desatención Emocional	Coef.	,282	,058	,457	,204	,272
	Sig.	,019	,637	,000	,093	,024
Confusión Emocional	Coef.	,349	,041	,497	,210	,267
	Sig.	,003	,736	,000	,084	,027
Rechazo Emocional	Coef.	,289	,291	,307	,362	,299
	Sig.	,016	,015	,010	,002	,013
Interferencia Cotidiana	Coef.	,222	,192	,184	,328	,269
	Sig.	,067	,115	,131	,006	,025
Descontrol Emocional	Coef.	,269	,248	,434	,399	,410
	Sig.	,025	,040	,000	,001	,000

En la Tabla 9 puede observarse como entre los sujetos de sexo femenino existe asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional con la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y débil ($p=,019$, $\rho=,282$). Además, se encuentra asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p=,000$, $\rho=,457$). Conjuntamente se encuentra asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y débil ($p=,024$, $\rho=,272$). Además, se halla asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. La correlación de dichas dimensiones es directa y moderada ($p=,003$, $\rho=,349$). También se encuentra asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y moderada ($p=,000$, $\rho=,497$). Por otro lado,

se halla asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y débil ($p=,027$, $\rho=,267$). Continuando en los sujetos del sexo femenino se encuentra asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y débil ($p=,016$, $\rho=,289$). Además, se encuentra asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Aceptación Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y débil ($p=,015$, $\rho=,291$). También se encuentra asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y moderada ($p=,010$, $\rho=,307$). Por otro lado, se encuentra asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Actualización Social de la variable Bienestar Social. En este caso la correlación es directa y moderada ($p=,002$, $\rho=,362$). Conjuntamente se encuentra asociación entre la dimensión Rechazo Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y débil ($p=,013$, $\rho=,299$). Conjuntamente se encuentra asociación entre la dimensión Interferencia Cotidiana de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Actualización Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y moderada ($p=,006$, $\rho=,328$). Además, se encuentra asociación entre la dimensión Interferencia Cotidiana de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y débil ($p=,025$, $\rho=,269$). Por otro lado, se halla asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y débil ($p=,025$, $\rho=,269$). Además, se encuentra asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Aceptación Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y débil ($p=,040$, $\rho=,248$). También se encuentra asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y moderada ($p=,000$, $\rho=,434$). Además, se halla asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de

la variable Desregulación Emocional y la dimensión Actualización Social de la variable Bienestar Social donde se visualiza una correlación directa y moderada ($p=,001$, $\rho=,399$). Finalmente se encuentra asociación entre la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y moderada ($p=,000$, $\rho=,410$).

Tabla 10. Correlaciones Desregulación Emocional y Bienestar Social en sujetos de sexo masculino.

Rho de Spearman		Integración Social	Aceptación Social	Contribución Social	Actualización Social	Coherencia Social
Desatención Emocional	Coef	,234	,113	,145	,236	,164
	Sig	,035	,310	,193	,033	,141
Confusión Emocional	Coef	,271	,150	,210	,115	,240
	Sig	,014	,178	,058	,303	,030
Rechazo Emocional	Coef	,161	,188	,185	,208	,191
	Sig	,149	,091	,097	,061	,086
Interferencia Cotidiana	Coef	-,051	,062	,051	-,009	,022
	Sig	,652	,579	,647	,935	,842
Descontrol Emocional	Coef	,171	,151	,215	,131	,251
	Sig	,125	,176	,052	,242	,023

En la Tabla 10 se presenta asociación de los sujetos de sexo masculino entre las variables Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social. En este caso se trata de una correlación directa y débil ($p=,035$, $\rho=,234$). Además, se halla asociación entre la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Actualización Social de la variable Bienestar Social. Dicha correlación es directa y débil ($p=,033$, $\rho=,236$). Por otro lado, se encuentra asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Integración Social de la variable Bienestar Social presentando una correlación directa y débil ($p=,014$, $\rho=,271$). Finalmente, se halla asociación entre la dimensión Confusión Emocional de la variable Desregulación Emocional y la dimensión Coherencia Social. Dicha correlación es directa y débil ($p=,030$, $\rho=,240$).

5.4 Diferencias entre grupos.

Tabla 11. Prueba H de Kruskal-Wallis para la variable Cantidad de horas de manejo.

Dimensiones		Sig.
Desregulación Emocional	Desatención Emocional	,446
	Confusión Emocional	,896
	Rechazo Emocional	,634
	Interferencia Cotidiana	,021
	Descontrol Emocional	,069
Bienestar Social	Integración Social	,732
	Aceptación Social	,361
	Contribución Social	,983
	Actualización Social	,115
	Coherencia Social	,070

En la Tabla 11 se presentan los niveles de significación que responden a las diferencias entre grupos de las dimensiones de las variables Desregulación Emocional y Bienestar Social en función de la cantidad de horas de manejo de los sujetos. En la misma se observan resultados significativos en la dimensión Interferencia Cotidiana de la dimensión Desregulación Emocional ($p=,021$).

Tabla 12. Rangos de la dimensión Interferencia Cotidiana según cantidad de horas de manejo.

Cantidad de horas que conduce por día		Rango Promedio
Interferencia Cotidiana	De 0 a 1 hora	62,15
	De 1 a 2 horas	73,44
	De 2 a 4 horas	73,55
	De 4 a 6 horas	86,06
	Más de 6 horas	101,57

En la Tabla 12 se presenta la dimensión Interferencia Cotidiana de la variable Desregulación Emocional según la cantidad de horas que el sujeto conduce por día.

Se evidencia que conforme aumentan las horas de manejo el rango promedio de la dimensión se incrementa.

Tabla 13. Prueba U de Mann-Whitney en función de si conduce o no de forma profesional.

Dimensión		Sig.
Desregulación Emocional	Desatención Emocional	,891
	Confusión Emocional	,715
	Rechazo Emocional	,115
	Interferencia Cotidiana	,000
	Descontrol Emocional	,010

En la Tabla 13 se presentan los niveles de significación que responden a las diferencias de grupos de las dimensiones de la variable Desregulación Emocional en función de si conduce o no de manera profesional. Existen resultados significativos en las dimensiones Interferencia Cotidiana ($p=,000$) y Descontrol Emocional ($p=,010$).

Tabla 14. Rangos de la dimensión Interferencia Cotidiana según si conduce o no de forma profesional.

Conduce de manera profesional		Rango Promedio
Interferencia Cotidiana	Si	105,41
	No	69,01

En la Tabla 14 se observa la dimensión Interferencia Cotidiana de la variable Desregulación Emocional donde se visualiza rangos superiores de la dimensión para quienes conducen de forma profesional.

Tabla 15. Rangos de la dimensión Descontrol Emocional según si conduce o no de forma profesional.

Conduce de manera profesional			Rango Promedio
Descontrol Emocional	Si		94,78
	No		71,54

En la Tabla 15 se presenta la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional que presenta resultados significativos. Se evidencian valores superiores de la dimensión para quienes conducen de forma profesional en comparación con los que no conducen profesionalmente.

Tabla 16. Prueba U de Mann-Whitney en función de si conduce o no de forma profesional.

Dimensión		Sig.
Bienestar Social	Integración Social	,702
	Aceptación Social	,201
	Contribución Social	,103
	Actualización Social	,324
	Coherencia Social	,094

En la Tabla 16 se presentan los niveles de significación que responden a las diferencias de grupos de las dimensiones de la variable Bienestar Social en función de si los sujetos conducen o no de manera profesional. En este caso no se presentaron resultados significativos por lo que no se puede asegurar diferencias significativas entre los grupos.

Tabla 17. Prueba H de Kruskal-Wallis para la variable de agrupación Rubro de manejo.

Dimensión		Sig.
Desregulación Emocional	Desatención Emocional	,696
	Confusión Emocional	,053
	Rechazo Emocional	,231
	Interferencia Cotidiana	,097
	Descontrol Emocional	,004

En la Tabla 17 se presentan los niveles de significación que responden a las diferencias de grupos de las dimensiones de la variable Desregulación Emocional en función al rubro de manejo en conductores profesionales. Existen resultados significativos en la dimensión Descontrol Emocional ($p=,004$).

Tabla 18. Rangos de la dimensión Descontrol Emocional según Rubro de Manejo.

Rubro en el que conduce		Rango Promedio
Descontrol Emocional	Transporte de Cargas	5,17
	Transporte de Pasajeros	17,03
	Otros	19,50

En la Tabla 18 se presenta el rango promedio de la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional para cada uno de los grupos. Dicha dimensión presenta resultados significativos, teniendo los rangos promedios superiores en el rubro “Transporte de Pasajeros” en comparación a “Transporte de Cargas”.

Tabla 19. Prueba H de Kruskal-Wallis para la variable de agrupación Rubro de manejo.

Dimensión		Sig.
Bienestar Social	Integración Social	,702
	Aceptación Social	,201
	Contribución Social	,103
	Actualización Social	,324
	Coherencia Social	,094

En la Tabla 19 se presentan los niveles de significación que responden a las diferencias de grupos de las dimensiones de la variable Bienestar Social en función al rubro de manejo en conductores profesionales. En la misma no se encuentran resultados significativos por lo que no se puede afirmar que existan diferencias significativas entre los grupos.

Tabla 20. Prueba H de Kruskal-Wallis para la variable de agrupación Zona Habitual de Manejo.

Dimensión		Sig.
Desregulación Emocional	Desatención Emocional	,575
	Confusión Emocional	,620
	Rechazo Emocional	,232
	Interferencia Cotidiana	,209
	Descontrol Emocional	,113

En la Tabla 20 se presentan los niveles de significación que responden a las diferencias de grupos de las dimensiones de la variable Desregulación Emocional en función de la zona habitual de manejo de los sujetos. No se hallan resultados significativos en los niveles de significación por lo que no se puede afirmar que existan diferencias entre los grupos.

Tabla 21. Prueba H de Kruskal-Wallis para la variable de agrupación Zona Habitual de Manejo.

Dimensión		Sig.
Bienestar Social	Integración Social	,509
	Aceptación Social	,693
	Contribución Social	,042
	Actualización Social	,781
	Coherencia Social	,522

En la Tabla 21 se presentan los niveles de significación que responden a las diferencias entre grupos de las dimensiones de la variable Bienestar Social en función de la zona habitual de manejo del sujeto. Se hallan resultados significativos en la dimensión Contribución Social ($p=,042$).

Tabla 22. Rangos de la dimensión Contribución Social según Zona Habitual de Manejo.

Zona habitual de manejo		Rango Promedio
Contribución Social	Capital Federal	106,85
	Conurbano Bonaerense	70,78
	Interior del país	81,70
	Capital Federal y Conurbano Bonaerense	74,65

En la Tabla 22 se presenta el rango promedio referido a la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social. La misma presenta resultados significativos para aquellos que conducen en Capital Federal quienes presentan el rango promedio más elevado.

Tabla 23. Prueba H de Kruskal-Wallis para la variable de agrupación Clase Social en la que se ubica el sujeto.

Dimensión		Sig.
Bienestar Social	Integración Social	,750
	Aceptación Social	,937
	Contribución Social	,306
	Actualización Social	,375
	Coherencia Social	,865

En la Tabla 23 se presentan los niveles de significación que responden a las diferencias de grupos de las dimensiones de la variable Bienestar Social en función de la clase social en la que se ubica el sujeto. La misma no presenta resultados significativos por lo que no se puede afirmar que existan diferencias entre los grupos.

Tabla 24. Prueba H de Kruskal-Wallis para la variable de agrupación Clase Social en la que se ubica el sujeto.

Dimensión		Sig.
Desregulación Emocional	Desatención Emocional	,681
	Confusión Emocional	,650
	Rechazo Emocional	,376
	Interferencia Cotidiana	,152
	Descontrol Emocional	,421

En la Tabla 24 se presentan los niveles de significación que responden a las diferencias de grupos de las dimensiones de la variable Desregulación Emocional en función de la clase social en la que se ubica el sujeto. La misma no presenta resultados significativos en los niveles de significación por lo que no se puede afirmar que existan diferencias entre los grupos.

Tabla 25. Prueba U de Mann-Whitney para la variable de agrupación Sexo.

Dimensión		Sig.
Desregulación Emocional	Desatención Emocional	,004
	Confusión Emocional	,806
	Rechazo Emocional	,061
	Interferencia Cotidiana	,112
	Descontrol Emocional	,093

En la Tabla 25 se presentan los niveles de significación que responden a las diferencias de grupos de las dimensiones de la variable Desregulación Emocional en función del sexo del sujeto, presentando resultados significativos en la dimensión Desatención Emocional ($p=,004$).

Tabla 26. Rangos de la dimensión Desatención Emocional según Sexo.

Sexo del sujeto		Rango Promedio
Desatención Emocional	Femenino	87,25
	Masculino	66,53

En la Tabla 26 se presenta la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional que presenta resultados significativos en términos de rango promedio más elevado para los sujetos de sexo femenino.

Tabla 27. Prueba U de Mann-Whitney para la variable de agrupación Sexo.

Dimensión		Sig.
Bienestar Social	Integración Social	,424
	Aceptación Social	,489
	Contribución Social	,059
	Actualización Social	,130
	Coherencia Social	,891

La Tabla 27 presenta los niveles de significación que responden a las diferencias de grupos de las dimensiones de la variable Bienestar Social según sexo de los sujetos. La misma no presenta resultados significativos por lo que no se puede afirmar que existan diferencias entre los grupos.

6. Discusión y Conclusión

En este apartado se realizará una síntesis que integra los resultados obtenidos y se los interpretará a la luz de la teoría, y de esta manera responder las hipótesis formuladas. Además, se presentan las limitaciones observadas y las propuestas que pueden ser pertinentes a en líneas futuras de investigación.

La primera hipótesis sostiene que “Los conductores que están mayor cantidad de horas frente al volante presentan menor nivel de Bienestar Social que aquellos que tienen menos horas”. La misma es refutada debido a que no se hallaron resultados significativos que puedan corroborar lo mencionado.

La segunda hipótesis sostiene que “Los conductores que están mayor cantidad de horas frente al volante presentan mayor nivel de Desregulación Emocional que aquellos que tienen menos horas”. La desregulación emocional, es la falta de capacidad para regular o modificar la experiencia, las acciones y las expresiones verbales y/o no verbales ante un estímulo emocional (Linehan, Bohus & Lynch, 2007). A partir de los resultados se observa que se cumple parcialmente, debido a que los valores de la dimensión Interferencia Emocional de la dimensión Desregulación emocional se incrementan a medida que aumentan la cantidad de horas de conducción. En este caso, se podría relacionar con lo que plantea Hervás (2011), ya que los conductores que pasan mayores cantidades de horas frente al volante deben tener un poder de adaptación al estilo cognitivo de acuerdo a la demanda situacional, que son facilitadoras de la toma de decisiones y preparan al sujeto para una rápida respuesta motora, como así también es necesario disponer de determinadas habilidades emocionales para poder contar con la totalidad de los recursos que aportan las emociones, dado que estas pueden generar un fuerte desgaste en el funcionamiento del sujeto, convirtiéndose así en desadaptativas y disfuncionales para ellos. Esto también, puede explicar el resultado de que, a mayor cantidad de horas de manejo, la dimensión Interferencia Cotidiana de la variable Desregulación Emocional se incrementa, ya que la Interferencia Cotidiana hace referencia a las dificultades para concentrarse y cumplir tareas cuando se experimentan emociones negativas (Hervas & Jodar, 2008).

La tercera hipótesis sostiene que “A mayor nivel de Desregulación Emocional, menor nivel de Bienestar Social en conductores de Argentina.”. Dicha hipótesis se ve

refutada debido a que la mayoría de las correlaciones obtenidas entre las variables Desregulación Emocional y Bienestar Social fueron directas.

Consecuentemente, es relevante mencionar otro resultado significativo que surgió también con la dimensión Interferencia Cotidiana. Se pudo observar que dicha dimensión se incrementa en conductores profesionales con respecto a los que no conducen de manera profesional. Según Capella y Mendoza (2011) la desregulación emocional refiere un escaso control sobre las emociones por parte de los individuos, teniendo relación con expresiones impulsivas, emociones exageradas o fuera de lo esperado socialmente. Esto podría ocurrir en los conductores profesionales, ya que están más expuestos a enfrentarse con la vida cotidiana y las desregulaciones del medio, afectándolos a ellos e impidiéndoles realizar bien sus tareas. Lo anteriormente mencionado se evidencia de igual modo en la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional ya que presenta niveles elevados en conductores profesionales con respecto a conductores no profesionales. Por su parte, dichas emociones negativas podrían derivar en una forma de conducir agresiva, tal como plantean James y Nahl (2000), quienes abordan el tema de la conducción agresiva desde una perspectiva emocional, considerando que se trata de una conducta que se realiza bajo la influencia de una alteración emocional en la que el agresor impone a los demás el nivel de riesgo dispuesto a asumir para él mismo.

Conjuntamente en el rubro conducción profesional se encontraron diferencias con referencia a la dimensión Descontrol Emocional de la variable Desregulación Emocional. Pudo observarse que conductores del rubro Transportes de Pasajeros poseen niveles más elevados de Descontrol Emocional que quienes conducen en el rubro Transporte de Cargas. Esto tendría relación con lo expuesto por Hervás y Jódar (2008) quienes destacan que el transporte de pasajeros se encuentra ligado a un área de tráfico urbana y un contacto constante con los pasajeros lo cual podría generar cierto grado de dificultades a la hora de mantener el control del comportamiento cuando se experimentan situaciones negativas.

Por otro lado, se encontraron resultados significativos en la diferencia entre grupos por zona de manejo en la dimensión Contribución Social de la variable Bienestar Social arrojando un nivel superior en conductores que transitan en Capital Federal. La contribución Social está orientada a tener conciencia de que uno es un miembro vital de la sociedad, que se tiene algo útil para ofrecer al mundo (Blanco & Díaz, 2005).

Finalmente, se encontraron resultados significativos en la dimensión Desatención Emocional de la variable Desregulación Emocional cuando se compararon las categorías de la variable Sexo. Se evidenció que el sexo femenino tiene niveles superiores de Desatención Emocional con respecto a los sujetos del sexo masculino. La Desatención Emocional refiere a las dificultades para atender y tener conocimiento de las emociones (Hervás & Jódar, 2008) y esto, podría deberse al llamado Afrontamiento Emocional, el cual es un esfuerzo adaptativo que realiza un individuo para tolerar las emociones que podrían generarle estrés. De este modo, responde funcionalmente de forma constructiva y positivo. Esto se observa en un individuo que resuelven unas situaciones de forma hábil a pesar de que ésta le genera indignación, tristeza u otros sentimientos negativos (Capella & Mendoza, 2011). Por otra parte, los presentes niveles de Desatención Emocional podrían generar una forma de conducir agresiva. Slater considera que la conducción agresiva es una combinación de acciones de conducción insegura e ilegal que demuestra una desatención por la seguridad (Goehring, 1997).

No obstante, es necesario resaltar que se exhibieron otras correlaciones que a priori parecen incongruentes, ya que mostraron un sentido positivo cuando debiera haber sido negativo, dadas las características de las definiciones teóricas para cada una de ellas. Sin embargo, luego de examinar lo ocurrido en los resultados, se observó que las medias de la muestra original para las dimensiones de cada variable difieren de manera considerable a las medias de la muestra usada para este trabajo. De esta manera, resulta congruente el sentido antes mencionado de las correlaciones, aunque no siga la idea teórica. Así, una limitación que resulta de este estudio tiene que ver con la utilización de instrumentos no validados.

A modo de conclusión general, se podría considerar la importancia de la presente investigación en cuanto a que, los datos obtenidos sostienen de manera parcial algunas de las hipótesis planteadas, reforzando a su vez datos de investigaciones anteriores. Por otro lado, se debe tener en cuenta que son escasos los estudios empíricos que indagan sobre la relación entre estas variables psicológicas en conductores de vehículos de la República Argentina, por lo que aporta nuevos datos científicos para futuras investigaciones.

Por su parte, se consideran relevantes los resultados obtenidos sobre la Desregulación Emocional y Bienestar Social en conductores Argentinos, debido a que para este tipo de labor en donde los conductores trabajan grandes cantidades de

horas frente al volante, es necesario que puedan tener adaptación cognitiva de acuerdo a la demanda situacional para la toma de decisiones, una rápida respuesta motora y poder disponer de habilidades emocionales, evitando así posibles daños propios y a terceros.

No obstante, aún es necesario continuar desarrollando diferentes líneas de investigación que permitan en un futuro acercarse a la problemática contemplando los diversos factores que lo atraviesan, como, por ejemplo: factores climáticos, psicosociales, económicos, entre otros.

Por consiguiente y con perspectivas a futuro se considera necesario ampliar la muestra y tener en cuenta la heterogeneidad de la misma, ya que en la presente investigación la mayoría de los participantes fueron sujetos que no conducen de forma profesional.

7. Referencias Bibliográficas

- Acosta Ham, D. (2010). El efecto de los cursos con las TIC en el funcionamiento y bienestar social. *Apertura*. 12, pp. 60-71.
- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Sanmartín, J., Montoro, L., Tortosa, F. & Sanfeliu, A. (2002). *La agresividad en la conducción: Una visión a partir de las investigaciones Internacionales*. Barcelona: Attitudes.
- Bilbao, M. (2008). Creencias Sociales y Bienestar: valores, creencias básicas, impacto de los hechos vitales y crecimiento psicológico (Tesis Doctoral inédita). Facultad de Psicología, Universidad del País Vasco.
- Blanco, A. & Díaz, D. (2005). El Bienestar Social: su concepto y medición. *Psicothema*, 17, pp. 582-589.
- Brenner, E., & Salovey, P. (1997). Emotion regulation during childhood: Developmental, interpersonal and individual considerations. In P. Salovey & D. Sluyter (Eds.), *Emotional development and emotional intelligence* (pp. 168-179). New York, NY: Basic Books.
- Capella, C., & Mendoza, M. (2011). Regulación emocional en niños y adolescentes: artículo de revisión. Nociones evolutivas y clínica psicopatológica. *Revista Chilena de Psiquiatría y Neurología de la infancia y adolescencia*, 22(2), 255-268.
- Carrasco-Ortiz, M., & González-Calderón, J. (2006). Aspectos conceptuales de la Agresión: Definición y Modelos Explicativos. *Acción Psicológico*, 4, 7-38.
- Castillo Arcos, W. D. (2019). *Problemas emocionales y los accidentes de tránsito en los Conductores de la Unión de Transportistas Terrestres de Quevedo, año 2019* (Bachelor's thesis, BABAHOYO: UTB, 2019).

- Caycedo, C., Gutiérrez, C., Ascencio, V. & Delgado, A. (2005). Regulación emocional y entrenamiento en solución de problemas sociales como herramienta. *Suma Psicológica*. 12, pp.157-173.
- Chóliz, M. (2005). *Psicología de la Emoción: el proceso emocional* (pp. 1-33). España. Departamento de Psicología Básica. Universidad de Valencia.
- Cremades, C., (2018). Tratamiento de la desregulación emocional desde un paradigma transdiagnóstico: una revisión sistemática de estudios de resultados. X Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XXV Jornadas de Investigación XIV Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Dan-Glauser, E. S., & Gross, J. J. (2013). Emotion regulation and emotion coherence: Evidence for strategy-specific effects. *Emotion*, 13(5), 832–842.
- Edmunds, G. & Kendrick, D.C. (1980). *The measurement of human aggressiveness*. Chichester. England: Ellis Horwood.
- García Martín, M. A. (2002). El bienestar subjetivo. *Escritos de Psicología*, 6, pp. 18-39.
- Goehring, J. (1997). Taming the road warrior: Can aggressive driving be cured? National Conference of State Legislatures Transportation Series. 7, 3-19.
- Goldstein, J. H. (1986). *Aggression and crimes of violence*. New York: Oxford University Press.
- Góngora, V., & Solano, A. C. (2018). Bienestar emocional, psicológico y social y variables demográficas en población adulta de la ciudad de Buenos Aires. *Psico debate. Psicología, Cultura y Sociedad*, 18(1), 72-83.

- González, J.S. (2016). Escala de Dificultades en Regulación Emocional (DERS): Análisis Factorial en una Muestra Colombiana. *Acta Colombiana de Psicología*, 19, pp.233-244.
- Gratz K. & Roemer, L. (2004) Multidimensional assessment of emotion regulation and dysregulation: Development, Factor structure and initial validation of the difficulties in emotion regulation scale. *J Psychopathology Behavioral Assessment*, 26, pp. 41-54.
- Gross, J. (1998). The emerging field of emotion regulation: An integrative review. *Review of General Psychology*, 2, pp. 271–299.
- Gross, J. J. & Levenson, R. W. (1997). Hiding feelings: the acute effects of inhibiting negative and positive emotion. *Journal of Abnormal Psychology*, 106, pp. 95-103.
- Gross, J. J., & Thompson, R. A. (2007). Emotion Regulation: Conceptual Foundations. In J. J. Gross (Ed.), *Handbook of Emotion Regulation* (pp. 3-26). New York: The Guilford Press.
- Hervás, G. (2011). Psicopatología de la Regulación Emocional: El papel de los déficits emocionales en los trastornos clínicos. *Behavioral Psychology*. 19, pp. 347-372.
- Hervás, G., & Jódar, R. (2008). Adaptación al castellano de la Escala de Dificultades en la Regulación Emocional. *Clínica y Salud*, 19, 139-156.
- Hervás, G. & Vázquez, C. (2006). La regulación afectiva: Modelos, investigación e implicaciones para la salud mental y física. *Revista de psicología general y aplicada*, 59, pp. 9 - 36.
- Ibarra, L. (2016). Concentración de mercados, colusión y bienestar social en México. Una revisión metodológica. *El Trimestre Económico*. 83, pp 493-523.

- James, L. & Nahl, D. (2000). Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving.
- Keyes, C. (1998). Social well-being. *Social Psychology Quarterly*, 61, pp. 121-140.
- Keyes, C., Shmotkin, D. & Ryff, C. (2002). Optimizing well-being: the empirical encounter of two tradition. *Journal of Personality and Social Psychology*, 82, pp. 1007-1022.
- Kring, A. M. (2008). Emotion disturbances as transdiagnostic processes in psychopathology. En M. Lewis, J. M. Haviland-Jones y L. F. Barrett (dirs.), *Handbook of emotion* (3a ed., pp.691-705). Nueva York: Guilford.
- León, D. (2006). ¿Es explicable la conciencia sin emoción?; Una aproximación biológico-afectiva a la experiencia consciente. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 38, pp. 361-381.
- Linehan, M. M. (1993). Skills training manual for treating borderline personality disorder. Nueva York, NJ: Guilford
- López, J. I. (2019). Relación entre psicopatía, regulación emocional y agresión, en adultos de Capital Federal y Gran Buenos Aires (Doctoral dissertation, Universidad Argentina de la Empresa).
- Matarazzo, J. D. (1982). Behavioral health's challenge to academic, scientific, and professional psychology. *American Psychologist*, 37, 1-4.
- Medina-Pradas, C., Navarro, J. B., López, S. R., Grau, A., & Obiols, J. E. (2011). Further development of a scale of perceived expressed emotion and its evaluation in a sample of patients with eating disorders. *Psychiatry Research*, 190, 291–296.

- Mera, M.J., Martínez-Zelaya, G., Bilbao, M.A., & Garrido, A. (2017). Chilenos ante la inmigración: un estudio de las relaciones entre orientaciones de aculturación, percepción de amenaza y bienestar social en el Gran Concepción. *Universitas Psychologica*, 16, pp. 1-14.
- Muñoz-Martínez. A.M., Vargas, R.M. & Hoyos-González, J, S. (2016). Escala de Dificultades en Regulación Emocional (DERS): Análisis Factorial en una Muestra Colombiana. *Acta Colombiana de Psicología*, 19, pp 233.244.
- Norza C., E. H., Granados L., E. L., Useche H., S. A., Romero H., M. & Moreno R., J. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Revista Criminalidad*, 56 (1): 157-187.
- Petit, Luciano, Córdoba, Esteban Hernán & Rodríguez, Analía (2012). Comportamiento Agresivo en Conductores de Autos de la Capital Federal. Facultad de Psicología, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Ramírez, J. (2006). Bioquímica de la Agresión. *Psicopatología Clínica, Legal y Forense*, 5, 43 - 66.
- Reeve, J. (1994). Motivación y emoción. Madrid: McGraw Hill.
- Ryff, C. & Keyes, C. (1995). The structure of psychological well-being revisited. *Journal of Personality and Social Psychology*, 69, pp. 719-727.
- Salas, C. E., Castro, O., Radovic, D., Gross, J. J., & Turnbull, O. (2018). El Rol del Habla Interna en la Desregulación Emocional y el uso de Estrategias de Regulación Emocional. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 50(2), 75-85.
- Seligowski, A. & Orcutt, H. (2015). Examining the Structure of Emotion Regulation: A Factor-Analytic Approach. *Journal of Clinical Psychology*, 71, pp.1004-1022.

- Tejeda, M., García, R., González-Forteza, C. y Palos, P. (2012). Propiedades psicométricas de la escala "Dificultades en la Regulación Emocional" en español (DERS-E) para adolescentes mexicanos. *Salud Mental*, 35, pp. 521-526.
- Veenhoven, R. (1991). Is happiness relative? *Social Indicators Research*, vol 24, pp. 1-34.
- Veenhoven, R. (1994). El estudio de la satisfacción con la vida. *Intervención Psicosocial*, 3, pp. 87-116.
- Veenhoven, R. (1998). Qualita della vita e felicità, incluido en G. De Girolano y col. (eds.): *Salud y cualidad de vida*, Roma.
- Weis, N., Gratz, K., & Levender, J. (2015). Factor Structure and Initial Validation of a Multidimensional Measure of Difficulties in the Regulation of Positive Emotions: The DERS-Positive. *Behavior Modification*, 39, 1-23.
- Zajonc (1980): "Feeling and thinking: Preferences need no inferences". *American Psychologist*, 35, 151-175.

8. Anexos

CONSENTIMIENTO INFORMADO

POR FAVOR, LEA CON ATENCIÓN LO QUE ENCONTRARÁ A CONTINUACIÓN. FIRME EL CONSENTIMIENTO SÓLO SI ESTÁ DE ACUERDO EN PARTICIPAR Y SI COMPRENDE CLARAMENTE SUS DERECHOS. SU FIRMA ES UN REQUERIMIENTO NECESARIO PARA EL ESTUDIO. SI DESEA UNA COPIA DE ESTE FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO, PUEDE PEDIRLA.

Esta investigación pertenece a la tesis de grado de Guillermo F. Ortiz, de la carrera Lic. en Psicología de la Universidad Abierta Interamericana. La política de la universidad y esta investigación es que todos los participantes son voluntarios y usted tiene el derecho de abandonar en cualquier momento que lo desee, sin ningún perjuicio, si no está de acuerdo con continuar. Sus respuestas son confidenciales y secretas. La utilización de la información será de modo general, y no se va a identificar de manera individual a los participantes. Este mismo estudio será anónimo y con fines académicos a cargo del estudiante Guillermo F. Ortiz supervisado por la Lic. Paula Grasso Imig. Si tiene dudas respecto de su participación en esta investigación puede contactar a: guillermofortiz1994@gmail.com o chou_grasso.imig@hotmail.com

Descripción del estudio:

Este estudio consta de 2 cuestionarios en los cuales se evalúan distintas medidas psicológicas. Para ello, le pediremos que escuche la explicación del investigador y luego dedique algunos minutos a completar los mismos. Actualmente NO estamos interesados en estudiar a ninguna persona de manera individual o particular, sino grupos de personas en conjunto, y no se darán devoluciones al respecto del desempeño.

Usted podría sentir que sus respuestas han sido poco satisfactorias. Tenga en cuenta que en ninguna de las pruebas que estudiamos existen respuestas correctas o incorrectas. Sólo nos interesan sus respuestas tal como son. Una vez finalizada su participación, podrá aprender diversos aspectos del presente estudio. Con su colaboración, usted estará ayudando al avance y desarrollo del conocimiento en la ciencia Argentina.

Confidencialidad:

Su nombre no aparecerá en ninguno de nuestros archivos, de manera, que no podrán identificarse sus respuestas particulares. Recuerde que no estamos interesados en conocer las respuestas de una persona en particular, sino las de grupos de personas, en general.

Cualquier duda respecto de sus derechos como participante en este estudio u otros de este tipo pueden ser referidas al Comité de Ética de la Universidad Abierta Interamericana.

Abandono del estudio:

Usted puede decidir abandonar el presente estudio en cualquier momento que lo desee, y es libre de hacerlo sin ningún problema.

Si comprendió lo leído y está de acuerdo en continuar por favor firme la planilla.

.....

Cuestionario de Datos Socio Demográficos

IMPORTANTE: A continuación, se presentan una serie de preguntas. Especifique su respuesta marcando con una cruz y completando según corresponda teniendo en cuenta su situación actual. Las respuestas son anónimas y los resultados de estos instrumentos serán empleados para una tesis de grado de la Universidad Abierta Interamericana. Se agradece su participación en la realización de esta investigación.

Edad: ____ Años.

Sexo:

- ☐ Femenino
- ☐ Masculino

Estado Civil:

- ☐ Soltero
- ☐ En pareja
- ☐ Casado
- ☐ Separado
- ☐ Viudo

Nivel de Escolaridad:

- ☐ No asistió
- ☐ Primario Incompleto
- ☐ Primario Completo
- ☐ Secundario Incompleto
- ☐ Secundario Completo
- ☐ Terciario Incompleto
- ☐ Terciario Completo
- ☐ Universitario Incompleto
- ☐ Universitario Completo

Años que posee licencia de conducir: _____

¿Qué tipo de vehículo conduce?

- ☐ Moto
- ☐ Auto/Camioneta
- ☐ Camión
- ☐ Colectivo
- ☐ Maquinaria Pesada/Agrícola

¿Cuántas horas conduce por día?

- ☐ De 0 a 1 hora por día
- ☐ De 1 a 2 horas por día
- ☐ De 2 a 4 horas por día
- ☐ De 4 a 6 horas por día
- ☐ Mas de 6 horas por día

¿Conduce de manera profesional?

- ☐ Sí.
- ☐ No

Si respondió sí, ¿En qué rubro?

- ☐ Transporte de Cargas
- ☐ Transporte de Pasajeros
- ☐ Otros

¿Cuál es su zona de residencia?

- ☐ CABA
- ☐ Provincia de Buenos Aires
- ☐ Interior del País

¿Realiza alguna actividad que le produzca bienestar?

- ☐ Sí
- ☐ No

¿Cuál es su zona habitual de manejo?

- ☐ Capital Federal
- ☐ Conurbano Bonaerense
- ☐ Interior del País

Si respondió sí, ¿Cuál?

¿En qué clase social se ubicaría en la actualidad?

- ☐ Clase Alta
- ☐ Clase Media-Alta
- ☐ Clase Media
- ☐ Clase Media-Baja
- ☐ Clase Baja

Si respondió si, ¿Cuántas veces por semana?

- ☐ 1 vez por semana
- ☐ 2 veces por semana
- ☐ 3 veces por semana
- ☐ 4 veces por semana
- ☐ 5 veces por semana o más.

DERS

Por favor, indique con qué frecuencia se le pueden aplicar a usted las siguientes afirmaciones rodeando con un círculo el número correspondiente según la escala que aparece a continuación:

	1 -----	2 -----	3 -----	4 -----	5 -----
	Casi nunca (0-10%)	Algunas veces (11-35%)	La mitad de las veces (36-65%)	La mayoría de las veces (66-90%)	Casi siempre (91-100%)
1. Percibo con claridad mis sentimientos.	1	2	3	4	5
2. Presto atención a cómo me siento.	1	2	3	4	5
3. Vivo mis emociones como algo desbordante y fuera de control.	1	2	3	4	5
4. No tengo ni idea de cómo me siento.	1	2	3	4	5
5. Tengo dificultades para comprender mis sentimientos.	1	2	3	4	5
6. Estoy atento a mis sentimientos.	1	2	3	4	5
7. Doy importancia a lo que estoy sintiendo	1	2	3	4	5
8. Estoy confuso/a sobre lo que siento.	1	2	3	4	5
9. Cuando me siento mal, reconozco mis emociones.	1	2	3	4	5
10. Cuando me siento mal, me enfado conmigo mismo/a por sentirme de esa manera.	1	2	3	4	5
11. Cuando me encuentro mal, me da vergüenza sentirme de esa manera.	1	2	3	4	5
12. Cuando me siento mal, tengo dificultades para sacar el trabajo adelante.	1	2	3	4	5
13. Cuando me siento mal, pierdo el control.	1	2	3	4	5
14. Cuando me siento mal, creo que estaré así durante mucho tiempo.	1	2	3	4	5
15. Cuando me encuentro mal, creo que acabaré sintiéndome muy deprimido/a.	1	2	3	4	5
16. Cuando me siento mal, me resulta difícil centrarme en otras cosas.	1	2	3	4	5
17. Cuando me encuentro mal, me siento fuera de control.	1	2	3	4	5
18. Cuando me siento mal, me siento avergonzado conmigo mismo/a por sentirme de esa manera.	1	2	3	4	5
19. Cuando me encuentro mal, me siento como si fuera una persona débil.	1	2	3	4	5
20. Cuando me encuentro mal, me siento culpable por sentirme de esa manera.	1	2	3	4	5
21. Cuando me siento mal, tengo dificultades para concentrarme.	1	2	3	4	5
22. Cuando me siento mal, tengo dificultades para controlar mi comportamiento.	1	2	3	4	5
23. Cuando me siento mal, me irrito conmigo mismo/a por sentirme de esa manera.	1	2	3	4	5
24. Cuando me encuentro mal, empiezo a sentirme muy mal sobre mí mismo/a.	1	2	3	4	5
25. Cuando me siento mal, creo que regodearme en ello es todo lo que puedo hacer.	1	2	3	4	5
26. Cuando me siento mal, pierdo el control sobre mi comportamiento.	1	2	3	4	5

27. Cuando me siento mal, tengo dificultades para pensar sobre cualquier otra cosa.	1	2	3	4	5
28. Cuando me siento mal, mis emociones parecen desbordarse.	1	2	3	4	5

Escala Bienestar Social Keyes (Versión Blanco & Díaz, 2005. 33 ítems).

Por favor evalúe globalmente su vida durante los últimos días. Para ello utilice la siguiente escala donde:

1 = totalmente en desacuerdo y 5 = totalmente de acuerdo

1. Siento que soy una parte importante de mi comunidad.	1	2	3	4	5
2. Creo que la gente me valora como persona.	1	2	3	4	5
3. Si tengo algo que decir, creo que la mayoría de la gente me escucharía.	1	2	3	4	5
4. Me siento cercano a otra gente.	1	2	3	4	5
5. Si tuviera algo que decir, pienso que la gente no se lo tomaría en serio.	1	2	3	4	5
6. No me siento pertenecer a ningún grupo social.	1	2	3	4	5
7. La sociedad en la que vivo es una fuente de bienestar.	1	2	3	4	5
8. Creo que la gente no es de fiar.	1	2	3	4	5
9. Creo que las personas sólo piensan en sí mismas.	1	2	3	4	5
10. Creo que no se debe confiar en la gente.	1	2	3	4	5
11. Creo que la gente es egoísta.	1	2	3	4	5
12. Hoy en día, la gente es cada vez más deshonesto.	1	2	3	4	5
13. Las personas no se preocupan de los problemas de otros.	1	2	3	4	5
14. Creo que las personas son amables.	1	2	3	4	5
15. Las personas no esperan nada a cambio cuando hacen un favor.	1	2	3	4	5
16. Creo que puedo aportar algo al mundo.	1	2	3	4	5
17. No tengo nada importante que ofrecer a la sociedad.	1	2	3	4	5
18. Mis actividades diarias no aportan nada que valga la pena a la sociedad.	1	2	3	4	5
19. No tengo ni el tiempo ni la energía para aportar algo a la sociedad.	1	2	3	4	5
20. Pienso que lo que hago es importante para la sociedad.	1	2	3	4	5
21. Lo que hago tiene alguna influencia sobre otras personas.	1	2	3	4	5
22. Para mí el progreso social es algo que no existe.	1	2	3	4	5
23. La sociedad no ofrece alicientes para gente como yo.	1	2	3	4	5
24. Veo que la sociedad está en continuo desarrollo.	1	2	3	4	5

1 = totalmente en desacuerdo y 5 = totalmente de acuerdo

25. No creo que instituciones como la justicia o el gobierno mejoren mi vida.	1	2	3	4	5
26. La sociedad ya no progresa.	1	2	3	4	5
27. El mundo es cada vez un lugar mejor para la gente.	1	2	3	4	5
28. No entiendo lo que está pasando en el mundo.	1	2	3	4	5
29. El mundo es demasiado complejo para mí.	1	2	3	4	5
30. No merece la pena esforzarse en intentar comprender el mundo en el que vivo.	1	2	3	4	5
31. Muchas culturas son tan extrañas que no puedo comprenderlas.	1	2	3	4	5
32. Los científicos son los únicos que pueden entender como funciona el mundo.	1	2	3	4	5
33. Me resulta fácil predecir lo que puede suceder en el futuro.	1	2	3	4	5