



Universidad Abierta Interamericana  
Facultad de Psicología y Relaciones Humanas

**“Estilos de conducción y niveles de ansiedad en  
automovilistas/conductores de automóviles noveles y experimentados  
en la ciudad de Rosario”**

Director: Gómez Alonso, Raúl

Tesista: Torresi, Lucía Belén

Título a obtener: Licenciatura en Psicología

Rosario, Santa Fe

Diciembre, 2021

***“Enseñar no es transferir conocimiento, sino crear las posibilidades para su producción o su construcción. Quien enseña aprende al enseñar y quien enseña aprende a aprender”***

***Paulo Freire***

**Agradecimientos**

A mi profesor y tutor de tesis, Raúl Gómez Alonso, quien ha brindado el espacio para el acompañamiento y su conocimiento en el proceso de realización de mi trabajo.

A mi entorno, tanto amigos como familia, que estuvieron siempre al pie del cañón y fueron mis pilares fundamentales en este proceso y confiaron en mí desde el primer día.

Mención especial a mis compañeras de formación, que fueron una guía en el camino y un apoyo fundamental para continuar con el proceso universitario.

A la Escuela de Manejo Fernando, lugar donde actualmente trabajo y fueron quienes apoyaron esta investigación y de gran ayuda para difundir el instrumento para la realización de este trabajo.

Y muchas gracias a quienes participaron del estudio, permitiéndome, a pesar de las circunstancias contextuales, cerrar esta etapa de la mejor manera.

## **Resumen**

La presente investigación tiene como propósito describir las diferencias entre los estilos de conducción y los niveles de ansiedad en conductores noveles en comparación con conductores experimentados. Para tal fin, se llevó a cabo un estudio de tipo no experimental, de carácter descriptivo correlacional, (Sampieri, 2018) de corte transversal con una muestra de 136 personas que cuentan con la licencia de conducir de la ciudad de Rosario, Santa Fe. El instrumento utilizado fue un cuestionario autoadministrado con una escala de tipo Likert. Se midieron estilos de conducción y niveles de ansiedad estado utilizando las escalas MDSI y STAI respectivamente.

Los resultados permiten dar cuenta que existe una estrecha relación entre los niveles de ansiedad estado y el estilo de conducción. Las personas participantes de la muestra, en su mayoría, permiten dar cuenta que la edad y la experiencia son factores que influyen directamente en la actividad de conducir.

*Palabras clave:* Transito, Conductores, Ansiedad, Estilos de conducción.

## Índice

|                                                              |        |
|--------------------------------------------------------------|--------|
| Agradecimientos.....                                         | II     |
| Resumen.....                                                 | III    |
| 1. Introducción.....                                         | - 1 -  |
| 2. Estado del arte .....                                     | - 3 -  |
| 3. Problema y objetivos de la investigación.....             | - 5 -  |
| 4. Marco teórico.....                                        | - 6 -  |
| CAPÍTULO I: Psicología del Tránsito .....                    | - 6 -  |
| Introducción .....                                           | - 6 -  |
| Cómo surgió la Psicología del Tránsito .....                 | - 7 -  |
| Investigación en Psicología del Tránsito .....               | - 10 - |
| Rol de la psicología en el tránsito .....                    | - 12 - |
| Objetivos.....                                               | - 14 - |
| CAPÍTULO II: Ansiedad .....                                  | - 18 - |
| Introducción .....                                           | - 18 - |
| Ansiedad desde el enfoque cognitivo-conductual.....          | - 21 - |
| Ansiedad de estado y de rasgo .....                          | - 22 - |
| Ansiedad en conducción .....                                 | - 24 - |
| CAPÍTULO III: Estilos de conducción.....                     | - 27 - |
| Definición .....                                             | - 27 - |
| Tipos de estilos de conducción .....                         | - 28 - |
| 5. Marco Metodológico .....                                  | - 31 - |
| 5.1 Área de estudio .....                                    | - 31 - |
| 5.2 Tipo de investigación .....                              | - 31 - |
| 5.3 Definición conceptual y operacional de la variable ..... | - 32 - |
| 5.3.1 Ansiedad.....                                          | - 32 - |
| 5.3.2 Estilos de conducción .....                            | - 32 - |
| 5.3.3 Tipo de Conductor .....                                | - 33 - |
| 5.4 Universo .....                                           | - 33 - |
| 5.5 Población y muestra.....                                 | - 34 - |

|                                                   |        |
|---------------------------------------------------|--------|
| 5.6 Técnica de recolección de datos .....         | - 35 - |
| 5.7 Instrumento y procedimiento .....             | - 35 - |
| 5.8 Consideraciones éticas .....                  | - 36 - |
| 6. Resultados .....                               | - 37 - |
| 6.1 Interpretación y análisis de resultados ..... | - 37 - |
| 7. Conclusiones.....                              | - 55 - |
| Referencias bibliográficas .....                  | - 60 - |
| Anexo 1 .....                                     | i      |
| Anexo 2 .....                                     | ii     |

## **1. Introducción**

Según Soler Pérez (1984) como psicólogos debemos pensar y reflexionar qué sucede con la conducción en el mundo, tomando como relevante qué factores psicológicos juegan en la conducta de la conducción de vehículos, tanto en la etapa de aprendizaje de conducción como en etapas más avanzadas y profesionales de esta acción.

En los últimos años ha aumentado el interés por la problemática asociada al tránsito y esto ha llevado al desarrollo de variadas investigaciones, dentro de ellas se ha interrogado sobre los aspectos psicológicos del conductor, que constituye un factor importante para comprender y enfrentar este hecho (Arias, 2018). Es indispensable destacar la importancia de los estilos de conducción, denominando a estas como los distintos aspectos de las conductas del conductor, y de esta manera poder comprender la importancia de los mismos dentro del ámbito.

En este sentido, cada persona puede responder de forma muy diferente ante una misma situación en función de su historia, sus características personales, sus características cognitivas y su estilo de afrontamiento. En el acto de conducir, varias investigaciones mencionan características importantes en conductores, una de ellas es la ansiedad en la conducción: las fobias a la conducción (Pérez, 2005), el estrés postraumático cuando se ha sufrido un siniestro (McKennay Horswill, 2006; Oltedaly Rundmo, 2006), la ansiedad o estrés cuando se examinan las habilidades para conducir (Fairclough, Tattersall y Houston, 2006; Groegery Brady, 2004) o la ansiedad generada por los efectos del alcohol y los fármacos (Alonso, Esteban, Calatayud, Alamy Ego, 2008; Liuy Ho, 2010).

Por otro lado, es necesario considerar que según la Escuela de Conductores de la Asociación Valenciana de Autoescuela (2019), considera conductores noveles quienes luego de obtener la licencia de conducir sobrepasen el año de antigüedad. Al hablar con conductores profesionales o experimentados, según la Revista Iberoamericana de Psicología (2018), se hará referencia a aquellas personas quienes utilizan un vehículo para desempeñar su actividad económica principal y quienes hagan uso de un vehículo de manera diaria desde más de cinco años con licencia de conducir en estado de vigencia.

Se ha elegido trabajar sobre esta temática ya que se la considera una problemática actual y poco desarrollada, que se deja en observación tanto en nuestro país como en diversos lugares del mundo. Se analiza la relación que existe en la actividad de conducir, comparado en un conductor aprendiz y luego en un conductor experto, en la aparición de situaciones que denotan los estilos de conducción y los diferentes niveles de ansiedad.

Debido a lo expuesto anteriormente resulta interesante comparar variables tales como estilos de conducción y niveles de ansiedad en aprendices de manejo, y luego tenerlo en cuenta en personas con experiencia en la conducción, indagando acerca de si la experiencia es una variable que determina el estilo de conducción y los niveles de ansiedad en el desarrollo de esta actividad.

Tomando como indicadores comparativos en este accionar, estilos de conducción y los niveles de ansiedad.

## **2. Estado del arte**

A continuación, se presentarán resultados de algunas de las investigaciones de los últimos años que abordaron la problemática que nos incumbe, con intención de ofrecer una revisión bibliográfica que contenga aspectos de relevancia, innovadores y de interés. El estudio tratará acerca de un tema que afecta a la sociedad actual: los estilos de conducción y los niveles de ansiedad en el acto de conducir, y al que cada vez más personas se exponen a experimentar, dado que las expediciones de los permisos de conducir son frecuentes y el acto de arrancar un automóvil es cada vez más habitual en el día a día.

Dado que es una temática poco estudiada, se cuenta con una limitada cantidad de estudios que den cuenta acerca de la manera en que la ansiedad influye en los diversos estilos de conducción en Argentina, tanto sea en conductores expertos como en conductores con un nivel de experiencia menor a cinco años. En consecuencia, se citan algunas investigaciones que refieren a los niveles de ansiedad presente en la conducción tanto principiante como experta, y luego aquellas que planteen a la variable estilos de conducción dentro del ámbito estudiado.

Casto y Doval (2010) en colaboración con la facultad de psicología de la universidad autónoma de Barcelona, proponen como objetivo estimar la cantidad de conductores españoles que experimentan ansiedad al conducir y en qué grado lo hacen. Asimismo, las razones que llevan a los conductores a evitar conducir e incluso a abandonar totalmente la práctica de la conducción. Se intentó identificar que sea la ansiedad u otra causa, la relación que hay entre la ansiedad y la evitación de la conducción.

Para alcanzar estos objetivos se confeccionó un cuestionario sobre los diferentes aspectos de la ansiedad en la conducción y se ha administrado una muestra representativa de la población de conductores españoles. Pero dado que los cuestionarios de este tipo proporcionan una información general que no siempre permite profundizar, también se realizaron entrevistas en profundidad a conductores que representaban a los perfiles que se pretendía en el análisis.

Otros autores como Soler Pérez (1984) en su tesis doctoral “el factor humano en la conducción de vehículos automóviles: un estudio a través de “social sciences citation index” en colaboración con la Universidad de Valencia, presenta como objetivo de su trabajo realizar una aproximación bibliografía al tema Factor Humano en la conducción, a partir de un análisis de datos que fue realizado en el

Social Science Citation Index, con la finalidad de detectar temas básicos de la investigación sobre la conducción y el factor humano.

Arias, María Juliana (2018) en su trabajo de tesis “Validez factorial y consistencia interna del inventario MDSI sobre los estilos de conducción vial” comenta la importancia en los últimos años de generar interés por los problemas asociados con el tránsito y que esto ha llevado a desarrollar numerosas investigaciones sobre esta temática. Actualmente se reconoce que los aspectos psicológicos del conductor y otros usuarios del tránsito constituyen un factor clave para comprender y enfrentar el problema de los accidentes de transporte. Este reconocimiento, social y científico, ha contribuido al desarrollo y consolidación de un área específica de la Psicología denominada Psicología del tránsito definida por Rothengatter (1997) como “el estudio de la conducta de los usuarios viales y los procesos psicológicos subyacentes”.

Varios estudios que menciona Arias (2018) en su tesis, han mostrado que una alta proporción de accidentes ocurre como resultado de acciones de las personas. Diversos autores señalan a los factores humanos como los de mayor responsabilidad en los accidentes de tránsito (Soler y Tortosa 1987, Montoro et al 1995, Rotehngatter 1997). La psicología del tránsito se ocupa de estudiar el comportamiento de los usuarios viales y los procesos psicológicos subyacentes a estos comportamientos, con la finalidad de desarrollar medidas de intervención efectivas para reducir la accidentalidad en el tránsito.

En su tesis, Arias (2018) concluye que los estilos de conducción buscan identificar conjuntos o tipologías de comportamientos, actitudes y sensaciones que se manifiestan en la forma de conducir y que se relacionan con un mayor o menor riesgo de accidentes.

En resumen, estas investigaciones sugieren que el estilo de conducción un factor muy importante en la actividad, y que determina así mismo, que aquellos conductores que aún comienzan a desarrollarse en el ámbito de la conducción presentan signos de ansiedad en mayor frecuencia y a un nivel más elevado, en comparación con aquellos conductores que hace tiempo ejercen la conducción, ya sea en vehículos particulares o que impliquen un ejercicio laboral.

### **3. Problema y objetivos de la investigación**

**3.1 Problema:** ¿Cuáles son las diferencias entre los estilos de conducción y los niveles de ansiedad en conductores noveles en relación con conductores expertos?

#### **3.2 Objetivos de la investigación**

##### **3.2.1 Objetivo general:**

- Describir las diferencias entre los estilos de conducción y los niveles de ansiedad en conductores noveles en comparación con conductores experimentados.

##### **3.2.2 Objetivos específicos:**

- Identificar los estilos de conducción y los niveles de ansiedad de los conductores noveles.

- Indicar los estilos de conducción y los niveles de ansiedad de los conductores experimentados.

- Establecer similitudes y diferencias de los estilos de conducción y los niveles de ansiedad entre ambos grupos.

#### **4. Marco teórico**

### **CAPÍTULO I: PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO**

#### **Introducción**

La problemática de la siniestralidad en el ámbito vial y las tasas de mortalidad y morbilidad que deriva del ámbito, históricamente en el mundo y en Argentina, resulta ser una temática que implica pensar redundantemente estrategias para contribuir a la disminución de dichos resultados y modificar las conductas que se involucren en el acto de conducir (Escanés, Martínez y Merlino, 2011).

Según las estadísticas, los accidentes de tránsito en general son la primera causa de muerte entre los niños mayores de un año y los adolescentes argentinos. Según censos tomando en el servicio de urgencias del Hospital de Niños Dr. Orlando Alassi en la ciudad de Santa Fe en nuestro país, en el año 2005 ingresaron 367 pacientes con lesiones por accidentes de tránsito, es decir, un niño cada 24 horas y donde casi la mitad de los muertos por accidentes viales fueron menores de 30 años (Informe del Departamento de Epidemiología del HNOA, 2006).

Anteriormente, desde 1995, las autoridades a cargo del área de tránsito de la Municipalidad de Santa Fe incorporaron de manera obligatoria la asistencia a un curso teórico y práctico para aquellos ciudadanos que decidan obtener por primera vez la licencia de conducir. Es por esto que, desde entonces, la población santafesina ha sido capacitada para que a la hora de circular en un automóvil debe colocarse el cinturón de seguridad, que los menores no deben llevarse en los asientos delanteros, que los motociclistas deben usar casco y que es obligatorio respetar las limitaciones de velocidad y los semáforos, entre otras normas tan importantes como las mencionadas (Escanés, Martínez y Merlino, 2011). Todas estas disposiciones están contempladas en la Ley N.º 24.449, llamada Ley de Tránsito.

Como bien afirman los autores, Escanés, Martínez y Merlino (2011), como sociedad además de difundir el cumplimiento de las leyes que fueron gestionadas para un mejor desarrollo del tránsito, resulta necesario verificar que éstas sean acatadas por la comunidad.

## **Cómo surgió la Psicología del Tránsito**

Conducir vehículos es una actividad del individuo adulto que consiste en el despliegue de procesos perceptivos y de acción sobre los recursos mecánicos del auto, para lograr que se desplace de manera adecuada en el entorno vial. Este movimiento motorizado es una acción mediadora para que la persona cumpla con finalidades utilitarias o de disfrute. La actividad de conducir es regulada por normas sociales y generadora de subculturas. Percibir ciertos riesgos potenciales del entorno del tránsito está al servicio de prevenir la predisposición a la siniestralidad vial (Caamaño, 2006).

En investigaciones en el área de la psicología dirigida específicamente al manejo de vehículos se puede reconocer que existen aspectos psicológicos del conductor y otros usuarios que forman parte del tránsito que constituyen un factor importante para vislumbrar y desafiar el problema de los siniestros viales. Tales sucesos, reconocidos social y científicamente, han contribuido al desarrollo y la consolidación de un área específica de la Psicología que se denominó Psicología del Tránsito. Según Rothengatter (1997) y Groeger & Rothengatter (1998), esta disciplina se ocupa de estudiar el comportamiento de los usuarios del tránsito (conductores, peatones, motociclistas, entre otras) y, además, los procesos psicológicos que subyacen a la manera de comportarse, teniendo como finalidad desarrollar medidas de intervención que sean efectivas para perfeccionar la seguridad en el ámbito vial. Las definiciones de esta área resultan abarcativas para cubrir la diversidad de temas y enfoques de investigación que existen hoy en día, pero resultan lo suficientemente específicas para diferenciarla de otras áreas del campo de la psicología, tanto en su objeto de estudio como en la práctica del profesional.

De acuerdo con Rozestraten (1988), el tránsito es un conjunto de desplazamiento de personas y vehículos en las vías públicas, dentro de un sistema convencional de normas, que tiene por finalidad asegurar la integridad de sus participantes”. Para Vasconcelos (1985), el tránsito es una disputa por el espacio físico, pero que refleja también una disputa por el tiempo y acceso a equipos urbanos, siendo una negociación colectiva y con conflicto por el espacio entre diferentes tipos de personas.

En países de Latinoamérica, como Argentina, por ejemplo investigadores detectan que el tránsito es un asunto generalmente preocupante y motivo de

problemas sociales y de salud pública. Vivimos en un tiempo de competitividad, de supervivencia en la lucha para intentar vencer el tiempo y el espacio, en el estrés cotidiano que surge y que acaba generando agresividad, impaciencia y violencia de un modo general, y en la búsqueda de espacio en detrimento del aumento del flujo vial, principalmente de las autopistas en las grandes ciudades donde, la mayoría de las veces, suceden los accidentes. Como afirman Reto y Sá (2003), conducir en la carretera genera una sensación de que estemos en una selva donde el lema es “sálvese quien pueda”.

Sumando diversas lecturas y autores, se define a la psicología del tránsito como el estudio de los procesos psicológicos subyacentes al comportamiento humano en el contexto del tránsito, el transporte y la movilidad. Se incluyen una gran variedad de problemas y temas para investigar, partiendo de las bases cognitivas de la conducción hasta los factores motivacionales que influyen en la elección de un modo de transporte (Ledesma, Poó & Montes, 2011). En diversos países los profesionales de la psicología han puesto interés en tipo de problemáticas desde principios del siglo XX (Tortosa & Montoro, 2002), sin embargo, suele establecerse como hito fundacional de la psicología del tránsito su reconocimiento oficial en 1990 en la 22da Conferencia de la Asociación Internacional de Psicología Aplicada (IAAP, por sus siglas en inglés).

Desde entonces, cuatro años después, se logró establecer en el seno de la IAAP la División XIII, denominada Traffic and Transportation Psychology. Y es desde ese momento que el avance científico e institucional ha sido inalterable (Ledesma, Peltzer & Poó, 2008).

El término psicología del tránsito se utiliza en un sentido acotado, para referirse al estudio del factor humano y su incidencia sobre la seguridad vial (Rothengatter, 1997). Siguiendo esta línea, uno de los temas más estudiados es el de los factores de riesgo asociados al conductor y es, por este motivo, que también es habitual referirse a este campo como psicología de la conducción (driving psychology) (Hole, 2007). Sin embargo, se trata de una etiqueta limitada si atendemos al conjunto de temas que ocupan a los psicólogos del tránsito. El área comprende, además, el comportamiento de otros usuarios (pasajeros, peatones y ciclistas, entre otros) e incluso el estudio de dimensiones que están más allá de la seguridad vial. De esta manera, la expresión psicología del transporte suele tener un alcance mayor, abarcando otros medios de transporte y aspectos de la

movilidad (demandas de viaje, patrones de movilidad, elección de un modo de transporte, entre otros).

En la actualidad también se ha podido observar el uso de expresiones sobresalientes, como psicología de la movilidad sustentable, que implica una visión más comprometida con los aspectos ambientales y urbanísticos del tránsito y el transporte.

Se considera oportuno resaltar que el comportamiento humano es el principal factor de riesgo, donde el 90% de los casos se encuentran relacionados con variados errores y fallas del accionar de la persona (Evans, 1996; OMS, 2004, 2010). En este ámbito resulta fácil comprender por qué gran parte de la psicología del tránsito se ha interesado en conocer los factores del comportamiento humano que afectan la seguridad y, sumado a esto, identificar y realizar estudios y evaluaciones sobre las medidas de intervención focalizadas en las personas. Es por esto, que el psicólogo y su conocimiento en la actualidad ofrece una base sólida para el planeamiento y la toma de decisiones en materia de seguridad vial (Ledesma, Poó & Montes, 2011).

Generalmente, quienes investigan en el área de psicología del tránsito no acompañan con suficiente énfasis las nuevas necesidades en materia de movilidad. Son pocos los autores que han indagado sobre cambio de conducta (reducción del uso de coches por citar un ejemplo) y promoción de formas alternativas de transporte, y suele ser objeto de otras áreas de la disciplina, como la psicología ambiental (Ledesma, Poó & Montes, 2011).

Una mirada distinta se presenta en la última Conferencia Mundial de Psicología del Tránsito y el Transporte (2008) donde se logra reconocer que el modelo de movilidad actual, centrado en el uso de vehículos personales, lleva a cabo importantes perjuicios ambientales y sociales; es aquí donde se espera que el desarrollo de la Psicología del Tránsito abarque e indague de un modo más activo en el área de la movilidad vial.

Resulta interesante comentar que el área de la psicología del tránsito se considera joven, activa y en continua expansión. Abarca un amplio grado de desarrollo científico e institucional manifestado en el extenso margen de investigaciones publicadas, la existencia de centros y grupos consolidados (Ledesma, Poó & Montes, 2011). Los avances continúan siendo irregulares en cuanto a la diversidad de temas de investigación y también según las regiones del mundo.

La atención se ha centrado notablemente en el conductor de automóviles, relegando a un segundo plano el estudio de otros grupos de usuarios, como peatones y ciclistas, a pesar de que estos representan un gran porcentaje de las víctimas por incidentes de tránsito en los países de bajos y medianos ingresos (OMS, 2004). Es así que, como potenciales investigadores en el área de la psicología, los autores Ledesma, Poó y Montes (2011) han recalcado la necesidad de potenciar el desarrollo de líneas de investigación focalizadas en los grupos más vulnerables del tránsito y en las formas menos dominantes de movilidad. Es necesario incentivar el desarrollo de líneas locales de investigación, capaces de atender a las particularidades y demandas de la región. Esto incluye las problemáticas propias en materia de seguridad vial, pero también otras necesidades, como la desigualdad social en el acceso al transporte (Ledesma, Poó & Montes, 2011).

### **Investigación en Psicología del Tránsito**

Existen diversos métodos y técnicas de investigación en el área de la psicología del tránsito y que se caracterizan por el uso de estrategias metodológicas diversas, partiendo de técnicas psicométricas hasta imitadores de conducción. La gran variedad de métodos responde no solo a la variedad de temas que se encuentran dentro de la disciplina, sino que también se deben a la complejidad de conductas en tema y a la necesidad de derivar conocimientos ecológicamente válidos (Argibaqy, 2006).

Dentro de las técnicas y herramientas que se encuentran a disposición del profesional, las más utilizadas son las de autoinforme, como cuestionarios, inventarios y escalas, entre otros. Algunos de los más empleados son, por ejemplo, DBQ (*Driver Behavior Questionnaire*; Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990), el DBI (*Driver Behavior Inventory*; Giulian, Matthews, Glendon, Davies, & Debney, 1989; Glendon et al., 1993), la DAS (*Driver Anger Scale*; Deffenbacher, Oetting, & Lynch, 1994) y el MDSI (*Multidimensional Driving Style Inventory*; Taubman-Ben-Ari, Mikulincer, & Gillath, 2004). Estas herramientas son manipuladas para investigar sobre una variedad de fenómenos a un costo relativamente bajo y relegando de equipamientos o recursos especiales. Existen variedad de ventajas de los cuestionarios y escalas, sin embargo, algunos autores han realizado críticas por inconvenientes en su validez (Wahlberg, 2010; Wahlberg, Dorn, & Kline, 2010).

No obstante, se puede tener en cuenta que los autores detectan un leve inconveniente de las respuestas en los autoinformes, aunque no presentan altos porcentajes de problemáticas. Por ejemplo, se ha indicado que la comparación entre autoinformes de choques y registros oficiales no muestra grandes diferencias (Boufous et al., 2010).

De esta manera, algunos estudios indican que los cuestionarios resultan respectivamente agradables frente al sesgo de deseabilidad social (Lajunen, Corry, Summala, & Hartley, 1997; Lajunen, & Summala, 2003; Taubman-Ben-Ari, 2006). Es por este motivo, y teniendo en cuenta las posibles limitaciones, que los autoinformes siguen siendo una herramienta valiosa, especialmente en aquellos casos donde el acceso por otros medios es difícil o limitado.

Teniendo en cuenta las herramientas dentro del campo, también se encuentran los enfoques basados en la simulación del acto de conducir (Carsten, & Jamson, 2011). Estos simuladores dan cuenta de ciertos procesos y comportamientos de modo directo para ser estudiados, sin necesidad de auto informes, y en un contexto vigilado y seguro (lo que no podemos lograr en el contexto de la circulación vial). Los simuladores son utilizados en la investigación de temas muy diferentes. Resultan de gran utilidad en el estudio de factores que afectan al desempeño del conductor, como la fatiga o la realización de tareas secundarias (uso de celular, entre otras.).

Los aportes son muchos y valiosos, aunque también existen ciertas limitaciones específicas (Brooks et al., 2010) y problemas de validez ecológica. Es cierto que es complejo dar cuenta en qué medida y bajo qué circunstancias los resultados pueden generalizarse a los contextos reales. En este sentido, los resultados pueden dar cuenta de que los simuladores son una buena forma de aproximar, aunque no de replicar, los comportamientos reales del conductor (Mullen, Charlton, Devlin, & Bédard, 2010).

Otras metodologías se relacionan con las técnicas de observación natural y los registros basados en vehículos equipados con instrumental (Klauer, Dingus, Neale, Sudweeks, & Ramsey, 2006), las cuales ofrecen un acompañamiento interesante a los auto informes y también a los simuladores. En cuanto a los auto informes, permiten evitar los sesgos de respuesta, y en comparación con los simuladores, ofrecen más garantías de validez ecológica. Sin embargo, los

psicólogos no acuden a estos métodos con una frecuencia constante. Parcialmente, esto podría explicarse por una escasa formación en metodologías de observación natural. Al mismo tiempo, en el caso de los estudios naturalísticos de conducción, se añaden barreras relacionadas con el costo y los conocimientos técnicos necesarios para su ejecución. Este tipo de estudios requieren vehículos equipados con instrumental de medida y conocimientos técnicos para la gestión y análisis de la información generada (Ballesteros, 2013).

En conclusión, la variedad de metodologías dentro del campo de trabajo posee ventajas y desventajas que han sido comparadas, y su validez depende del tipo de problemas y objetivos de investigación. Sin embargo, resulta importante destacar que los distintos enfoques pueden proporcionar información diferente sobre un mismo problema y, a raíz de esto, favorecer una imagen más clara de los factores relevantes. Este es un aspecto clave cuando se persiguen propósitos prácticos. Indubitablemente, los enfoques multimétodo ofrecen posibilidades, pero también plantean grandes retos metodológicos (Eid & Diener, 2006). Uno de los desafíos consiste en alcanzar un mayor dominio sobre técnicas que resultan novedosas para los psicólogos como, por ejemplo, las tecnologías de registro y medición dentro del vehículo. En todo caso, la conformación de equipos interdisciplinarios también puede ayudar en la integración de estrategias y resultados de investigación.

### **Rol de la psicología en el tránsito**

La evaluación psicológica, en el ejercicio profesional del psicólogo es una práctica fundamental y ocurre como procedimiento sistemático y formalizado en varios campos de actuación. Valorizada por determinados sectores de la sociedad y bastante criticada por otros, viene siendo receptor de grandes polémicas, principalmente en determinados contextos. En el contexto de la Psicología de Tránsito, puede traer muchas contribuciones a medida que se desarrolla la investigación de características psicológicas por medio de instrumentos científicamente válidos, que puedan estar relacionadas con mayor probabilidad de accidentes.

Tal como la evaluación psicológica, la Psicología de Tránsito es muy criticada, siendo considerada por muchos autores, innecesaria. Pese a eso, Lamounier y Rueda (2005) con la finalidad de verificar la visión del público sobre la importancia de la evaluación Psicológica para el tránsito, desarrollaron un

estudio con candidatos a obtención de la Cartera Nacional de Tránsito y conductores ya habilitados. Los resultados indicaron que la mayoría acredita en la importancia de este proceso, además de opinar a favor de la realización más frecuente de esta evaluación. Pese a eso, la población considera importante la evaluación psicológica para el tránsito, lo mismo no ocurre en otros países del mundo (Hoffmann, 1995). En ese sentido, se observa también que entre los países latinoamericanos no hay un acuerdo sobre la necesidad de evaluación psicológica para el contexto del tránsito ni para la forma de realización de la misma.

Algunas investigaciones en el área de psicología de tránsito han contribuido para una mejor comprensión de la influencia de las características psicológicas y comportamentales de los conductores y el riesgo de involucrarse en accidentes (Blasco, 1994; Silva y Günter, 1999; Silva, Stery y Hoffmann, 1999; Vitorello, 1998). Los levantamientos de las causas de los accidentes de tránsito indican fallas humanas, mecánicas o como consecuencia de situaciones adversas (condiciones climáticas y física de vías y carreteras, condiciones de los vehículos, entre otras) como factores contribuyentes para su acontecimiento. De ese modo, el acto de dirigir no se limita únicamente a las habilidades motoras y cognitivas de los conductores. Dirigir es un acto expresivo y gobernado por reglas, afirman Stradling, Parker, Lajunen, Meadows y Xie (1998). Dentro de esa perspectiva, más que aprender a conducir un vehículo, el conductor precisa aprender las reglas formales e informales requeridas para comprender lo que pasa en el contexto del tránsito y anticipar las posibles situaciones peligrosas (Günter, 2003; Rothengatter, 1997; Stradling, et al. 1998).

Aun así, Hofmann (2005) dice que el concepto de predisposición a accidentes es más utilizado para enfatizar que algunos conductores representan un riesgo desproporcionado en las calles y deberían, por lo tanto, ser prohibidos de participar de la circulación vial. Así, la autora apunta que el involucramiento de accidentes está relacionado al comportamiento social divergente y motivación social, además de un número de variables demográficas.

Los psicólogos de tránsito cumplirán el papel de actores preventivos. Es importante destacar que los indicadores cuyos resultados fueron significativos pueden auxiliar en la identificación de los individuos más propensos a involucrarse en accidentes, los estudios realizados, tanto longitudinales como psicométricos, pueden verificar cual es la frecuencia de un individuo que presenta un cierto

conjunto de indicadores y que se envuelven en accidentes, tornando de esa forma más precisos los procedimientos de evaluación pericial en el contexto de tránsito.

En el Reglamento Nacional de Tránsito refrendado con el Decreto Supremo N° 083-2001-MTC, artículo 112, que trata sobre la “habilitación para conducir” se establece como requerimiento para obtener la licencia de conducir para todas las clases y categorías el certificado de aptitud psicosomática (Gallegos, 2011). La expresión “aptitud psicosomática” se refiere a la capacidad y competencias de aptitudes personales para aprender y desarrollar tareas específicas en cuanto a la conducción de manera acertada, lo cual podrá ser medida tanto cuantitativa como cualitativamente por el profesional especializado en psicología (Morocho, 2002).

Empero no nos referimos a que la psicología del tránsito se limita a la evaluación de los conductores, sino que podemos decir que la psicología social aplicada al transporte y a la seguridad de tránsito ha evolucionado desde el estudio de aptitudes hacia el de las actitudes de los usuarios de las vías de circulación vial (Gallegos, 2011). Desde entonces se ha hecho hincapié en las actitudes de los peatones y se han diseñado programas que alientan a las personas que participan en la circulación, tanto sea vehículos como peatones, a seguir las normas de tránsito y a desarrollar una conciencia de seguridad vial (Ferrández, Vallejo, Ibáñez & Vidal, 2006).

A raíz de ser la psicología del tránsito una nueva disciplina se encuentra en constante proceso de expansión y crecimiento que busca mejorar la calidad de vida de los distintos actores del tránsito. La tarea del psicólogo es integrar un equipo multidisciplinario y desempeñar un importante papel, no sólo como evaluador, sino también como investigador de los factores humanos, medioambientales y técnicos que provocan los siniestros viales. Esto permitirá el esclarecimiento de las verdaderas causas y consecuencias de la siniestralidad y en conjunto dar lugar a la apertura de nuevos caminos desde una visión psicosocial y preventiva dentro del enfoque de la seguridad vial (Gallegos, 2011).

## **Objetivos**

El área de la psicología del tránsito se identifica como disciplina aplicada con un objetivo práctico que se encuentra bien definido: optimizar las condiciones del tránsito y la eficacia de la movilidad humana, a partir del conocimiento de sus aspectos en psicología. Los profesionales del área de la psicología se han ocupado

principalmente en poner su foco en la seguridad vial. Es por esto que el campo de acción de los psicólogos ha sido el estudio del factor humano como fuente potencial de riesgos dentro del ámbito vial (Ledesma, Poó & Montes, 2011).

El eje de investigación de los psicólogos se encuentra puesto en la seguridad vial y no en otros aspectos que también están presentes en el sistema de tránsito (como podrían ser accesibilidad, equidad, sustentabilidad, entre otros). Existen justificaciones que explican las razones posibles para el estudio de esta área específicamente, pero se puede evidenciar que se encuentra a la inseguridad del sistema como una de las características menos deseadas. El uso masivo de vehículos automóviles y otros a motor convierte al tránsito en una de las más grandes amenazas a la salud pública (Ledesma, Poó & Montes, 2011). Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2004, 2009), cada año mueren en el mundo más de un millón doscientas mil personas como consecuencia de choques y otros incidentes de tránsito y se estima que entre veinte y cincuenta millones de personas sufren lesiones no fatales por este motivo. Los incidentes de tránsito se encuentran entre las tres principales causas de muerte en las personas de 5 a 44 años, mientras que para las personas mayores de 45 se ubican entre las diez primeras (OMS, 2006). Además, se reconoce que el comportamiento humano es el principal factor de riesgo, estimándose que alrededor del 90 % de los casos se relacionan con diferentes tipos de errores y fallas humanas (Evans, 1996; OMS, 2004, 2010).

Actualmente, el conocimiento de los profesionales de la salud en el ámbito psicológico actúa sobre una base más sólida para el planeamiento y la toma de decisiones en materia de seguridad vial. En este recorrido, los profesionales han investigado y avanzado mucho sobre eso, aunque los conocimientos disponibles no siempre resulten en aplicaciones concretas. Teniendo en cuenta la magnitud del problema de los siniestros viales, es altamente probable que la seguridad del tránsito continúe siendo una necesidad por mucho tiempo, y que la investigación de los psicólogos siga orientada por esta demanda. Sin embargo, existen otras necesidades relacionadas al tránsito y al transporte, lo que supone nuevos compromisos y necesidades de investigación.

En el eje del comienzo del inicio de esta disciplina suele establecerse la creación de una División específica dentro de la Asociación Internacional de Psicología Aplicada (IAAP) en la 22da Conferencia Internacional de dicha

asociación, que ha sido celebrada en el año 1990 en Kyoto, Japón. La *División XIII (Traffic and Transportation Psychology)* fue oficialmente establecida en la reunión del comité ejecutivo de la IAAP en 1994, Madrid, siendo su primer presidente el profesor Rothengatter, pionero en cuanto al desarrollo institucional del área. Se debe tener en cuenta que es necesario dar cuenta que los profesionales de la psicología se ocuparon del problema de la seguridad en el transporte desde el inicio mismo de la discusión acerca de cuáles deberían ser las competencias y habilidades requeridas para realizar la actividad de conducir. A comienzos del siglo XX, los psicólogos participaron en cuestiones de seguridad principalmente desde un enfoque psicotécnico. La importancia histórica de estos comienzos ha sido patente en algunos países, como España, donde la evaluación psicotécnica de conductores constituyó la primera actividad regulada como competencia de los psicólogos y mantenida a lo largo de la historia profesional hasta nuestros días (Tortosa y Montoro, 2002).

Resulta importante dar cuenta que la Psicología del Tránsito, como otras áreas de la Psicología, recibió un impulso considerable durante las guerras mundiales, aunque también como consecuencia misma del avance del transporte y de las políticas públicas y empresariales en materia de seguridad (Tortosa y Montoro, 2002). En conjunto con lo anteriormente mencionado, también cumple un eje fundamental lo que respecta a las aplicaciones en el campo de la selección de conductores profesionales. Desde la década del 80 hasta nuestros días, la Psicología del Tránsito se ha expandido notablemente, siendo en la actualidad una disciplina organizada y madura, que abarca temáticas que van más allá de la evaluación psicotécnica de conductores (Rothengatter, 2002).

Existe una gran variedad de ejes que trabajan los psicólogos especializados en la Psicología del Tránsito y que actualmente se puede dar cuenta acerca del estudio de los procesos cognitivos durante la conducción y los factores que afectan a estos procesos; las reacciones emocionales del conductor, como el estrés y las conductas agresivas; la interacción entre el hombre y la tecnología vial y vehicular; los efectos psicológicos de los accidentes de transporte (Ledesma, Poó & Montes, 2011). Se debe tener claro, sin embargo, que las diferentes líneas de investigación en estas temáticas convergen en un mismo propósito aplicado: la mejora de las condiciones del tránsito, fundamentalmente, su seguridad. La representación especializada y característica de la disciplina también se podrá encontrar a nivel socio-institucional, donde puede advertirse la existencia de

centros de investigación, revistas y encuentros internacionales específicos del área.

## **CAPÍTULO II: Ansiedad**

### **Introducción**

Desde los años cincuenta y siguiendo a los años sesenta, el área de la psicología se encontraba investigando trastornos mentales como esquizofrenia, entre otros. Años después el interés cambia su rumbo hacia la evaluación de los estados de ánimos, haciendo foco en la depresión (Sierra, Ortega & Zubeidat, 2003). Es en 1985, cuando Husain y Maser, psicólogos norteamericanos dan cuenta que la década de los ochenta pasaría a ser en la historia como la década de la ansiedad, y es desde ese momento donde la misma ocupa un lugar importante en la actualidad.

Hoy en día, los trastornos de ansiedad se adueñan del primer lugar de los trastornos del comportamiento más notorio a nivel mundial, en donde se puede visibilizar una gran confusión con dicho término donde se engloban distinta terminología del campo de la Psicología (Sierra, Ortega & Zubeidat, 2003). La problemática de la confusión conceptual y operativa presenta dificultades para la formación de una definición concorde desde las distintas ramas da lugar a un gran número de encasillar.

Conceptualmente “ansiedad” ha evolucionado hacia múltiples áreas y dimensiones, partiendo de un primer lugar donde se ha relacionado a ese término como un estado emocional y fisiológico transitorio, como un rasgo de la personalidad y como una justificación de una conducta. La ansiedad no siempre varía en proporción directa al peligro objetivo producido por una determinada situación, sino que tiende a ocurrir de forma irracional, es decir, ante situaciones carentes de peligro real (Mowrer, 1939).

A comienzos de la década del siglo XX, surge real inclinación por la ansiedad en el área de la psicología cuando se la piensa como una respuesta emocional paradigmática que ha dado pie a la investigación base del espacio de lo emocional. Esta búsqueda se desarrolla en una línea histórica teniendo en cuenta dos dilemas principales, en primer lugar la ambigüedad conceptual del constructo de ansiedad y en segundo lugar, las dificultades metodológicas para abordarlo (Sierra, Ortega & Zubeidat, 2003), lo cual ofrece lugar a que las diversas corrientes de la psicología se encuentren en el abordaje de la ansiedad y de las semejanzas y disimilitudes con otros términos para un mejor desarrollo de la práctica actual (Ansorena, Cobo y Romero, 1983; Bermúdez y Luna, 1980;

Borkovek, Weerts y Berstein, 1977; Casado, 1994; Cattell, 1973; Lazarus, 1966; Miguel-Tobal, 1985).

Ahora bien, dentro del término se agruparán tanto síntomas psíquicos o cognitivos como conductuales y físicos. En el DSM-IV (Manual de Clasificación de Trastornos Psicopatológicos, 1994), el trastorno de ansiedad se denomina trastorno de angustia resaltado, entre otras características, la presencia de crisis de angustia recurrentes e inesperadas (American Psychiatric Association, 1994).

El área de la Psicología se ha ido desarrollando con el paso del tiempo, la aparición de distintas escuelas y enfoques permitió que el concepto se esclarezca y se diferencie. Pero existe algo en que todas coinciden y se unifican, es que la ansiedad se presenta en la mayoría de los seres humanos, formando parte de la existencia humana, todas las personas sienten, ya sea moderadamente un grado de la misma, siendo esto parte de una respuesta adaptativa. (Sierra, Ortega & Zubeidat, 2003).

Años después, el Diccionario de la Real Academia Española (vigésima primera edición, 1992) refieren que el término ansiedad proviene del latín *anxietas*, dando cuenta de un estado de agitación, inquietud o zozobra del ánimo en el ser humano, categorizando a estos síntomas como emociones que no generan placer y que se manifiestan mediante una tensión emocional acompañada de un correlato corporal (Ayuso, 1988; Bulbena, 1986). Gracias a esta definición, se pudo dar cuenta que, en líneas generales, el término ansiedad apunta a la combinación de distintas manifestaciones, siendo una combinación de físicas y mentales, no siendo atribuibles a peligros reales, pero que se manifiestan tanto en forma de crisis o bien como un estado persistente y difuso. Sin embargo, no se descarta que pueden estar presentes otras características neuróticas tales como síntomas obsesivos o histéricos que no dominan el cuadro clínico (Sierra, Ortega & Zubeidat, 2003).

Es peculiar tener en cuenta que en la ansiedad se presenta el carácter anticipatorio, característica que ayuda a comprender la capacidad de prever o señalar el peligro o amenaza, adjudicando un valor funcional considerable para el individuo (Sandín y Chorot, 1995). Teniendo en cuenta esto, se puede dar cuenta de su función activadora y facilitadora de la capacidad de respuesta del individuo, concebido como un mecanismo biológico adaptativo de protección y preservación

ante posibles daños presentes en el individuo desde su infancia (Miguel - Tobal, 1996). En cambio, si la ansiedad supera la normalidad en cuanto a los parámetros de intensidad, frecuencia o duración, o de lo contrario se relaciona con estímulos no amenazantes para el organismo, provoca manifestaciones patológicas en el individuo, tanto a nivel emocional como funcional (Vila, 1984).

Sintetizando entonces que la ansiedad da cuenta de un estado de agitación e inquietud desagradable en el ser humano, con características que permiten la anticipación al peligro, el predominio de síntomas psíquicos y la sensación de catástrofe o de peligro inminente en el individuo. Es decir, la combinación entre síntomas cognitivos y fisiológicos, manifestando una reacción de sobresalto, donde el individuo trata de buscar una solución al peligro, por lo que el fenómeno es percibido con total nitidez (Sierra, Ortega & Zubeidat, 2003).

Otros autores, como Sandín (1997) definen a la ansiedad como la respuesta anticipatoria de una amenaza, que se caracteriza por sensaciones afectivas de nerviosismo, tensión, aprensión y alarma como síntoma físico, y que van en conjunto a manifestaciones de la conducta observables y cambios fisiológicos asociados a hiperactivación del sistema nervioso autónomo (Santacruz, Orgiles, Rosa, Sanchez - Meca, Méndez & Olivares, 2002).

Por otro lado, y desde otra impronta, Sheehan (1982) se encarga de diferenciar la ansiedad exógena (conflictos externos, personales o psicosociales) de la endógena (autónoma e independiente de los estímulos ambientales); dando cuenta de que la exógena se halla ligada a la ansiedad generalizada, mientras que la endógena es la encargada de cuadros como ataques de pánico y en consecuencia derivar en cuadros cuadros fóbicos (Sierra, Ortega & Zubeidat, 2003).

Ahora bien, el término ansiedad generalizada se puede considerar fisiológicamente un estado persistente de ansiedad, de naturaleza predominantemente cognitiva, de difícil control, cuyo diagnóstico en la infancia requiere que el niño manifieste ansiedad y preocupación excesiva al menos durante 6 meses con referencia a una gran diversidad de situaciones o momentos (Santacruz, Orgiles, Rosa, Sanchez - Meca, Mendez & Olivares, 2002). Impaciencia, fatiga, dificultad para concentrarse, irritabilidad, alteraciones del sueño y tensión muscular son síntomas del trastorno de ansiedad generalizada (DSM-IV, 2000)

Puesto que, estas investigaciones han dado cuenta de que los trastornos de ansiedad son alteraciones incapacitantes a corto o largo plazo, y que repercuten de forma considerable en la vida de la persona y, por supuesto en su entorno, surge la necesidad de intervenir a edades tempranas. Actualmente, se da cuenta que la terapia cognitivo-conductual podría considerarse como una alternativa importante a otras técnicas utilizadas tradicionalmente ya que en las revisiones más recientes ha demostrado su eficacia en el tratamiento de múltiples trastornos de ansiedad, incluidos el TAS y el TAG (Barrett, 2000; Ollendick y King, 1998) y es por este motivo que abordaremos a continuación, tomando al término ansiedad, desde la corriente anteriormente mencionada y analizando los recursos que nos permiten abordarla, sin descalificar a otras corrientes mencionadas.

### **Ansiedad desde el enfoque cognitivo-conductual**

Apuntar desde el enfoque cognitivo - conductual permite pensar en autores como Bowers (1973), Endler (1973) o Endler y Magnusson (1976). Podemos referir entonces que, la conducta quedaría determinada a partir de la interacción entre las características individuales de la persona y las condiciones situacionales que se presentan. Dirigiendo a lo que nos compete, la ansiedad, estos autores especifican que cuando un individuo siente o afirma tener ansiedad, intervienen en dicho proceso distintas variables, por lo que ninguna de ellas debe ser despreciada para el estudio del mismo; esto se trata de un proceso cognitivo cambiante en el individuo (pensamientos, creencias, ideas, entre otros.) y variables situacionales (estímulos discriminativos que activan la emisión de la conducta) (Sierra, Ortega & Zubeidat, 2003).

Según esto, la ansiedad pasa de ser concebida como rasgo de personalidad a ser considerada como un concepto multidimensional, existiendo áreas situacionales específicas asociadas a diferencias relativas al rasgo de personalidad. A partir de ahí surge la teoría interactiva multidimensional (Endler y Magnusson, 1976; Endler, Magnusson, Ekehammar y Okada, 1976; Endler y Okada, 1975), que concuerda con la hipótesis de la congruencia propuesta por Endler en 1977, la cual defiende que es imprescindible la congruencia entre el rasgo de personalidad y la situación amenazante para que la interacción entre ambos dé lugar al estado de ansiedad. En el caso de la teoría tridimensional de Lang (1968), se considera a la ansiedad como un sistema triple de respuesta en el que interactúan

manifestaciones cognitivas, fisiológicas y motoras (Sierra, Ortega & Zubeidat, 2003).

Es importante focalizar, y siguiendo la corriente cognitivo-conductual, que la noción de ansiedad puede ratificarse como una respuesta emocional que se subdivide en tres tipos de respuestas, las cuales incluyen aspectos cognitivos, fisiológicos y motores, siendo necesaria la posible influencia de estímulos, que como antes se mencionó, internos como externos al propio individuo, provocará en el ser humano que la respuesta de ansiedad se encuentre determinada, en gran escala a por las características de él mismo (Miguel-Tobal, 1990).

### **Ansiedad de estado y de rasgo**

En el contexto actual, caracterizado por un entorno más globalizado y cambiante, el reclamo social es cada vez mayor, el concepto de ansiedad no resulta desconocido, sino que se establece como una noción diaria y de cotidiano conocimiento (Santacruz, Orgiles, Rosa, Sanchez - Meca, Méndez & Olivares, 2002).

Desde la perspectiva de la psicología de la personalidad, se ha dado cuenta de la ansiedad en dos variables características, en primer lugar, de estado y en segundo lugar de rasgo. Comenzando por la última mencionada, el individuo exterioriza la tendencia de responder de manera ansiosa, donde la interpretación de la situación, es decir el estímulo, se determina por el peligro o la amenaza, en donde la respuesta inicial ante esto es con ansiedad.

Se da cuenta de un gran abanico de interindividualidad en cuanto al rasgo de ansiedad, necesariamente por el influjo de factores tanto biológicos como aprendidos, es por eso que algunos individuos son tendientes a recibir gran número de situaciones amenazantes a las cuales reaccionan con ansiedad, en cambio a otros no le resultan de importancia alguna (Endler y Okada, 1975; Eysenck, 1967, 1975; Gray, 1982; Sandín, 1990).

La ansiedad rasgo indica una propensión ansiosa relativamente estable a que los sujetos difieran en su tendencia a percibir situaciones como amenazantes y, en consecuencia, a elevar su estado de ansiedad. Como concepto psicológico, el Rasgo de Ansiedad tiene características similares a los constructos que Atkison

llama motivos, esas disposiciones que permanecen latentes hasta que son activadas por algunos estímulos de la situación, y que Campbell llama "disposiciones conductuales adquiridas", residuos de experiencias pasadas que predisponen tanto a ver el mundo de una determinada manera como a manifestar tendencias de respuesta ligadas al objeto (Miguel Tobal, 1994).

Desde otro lugar, se entiende a la ansiedad como estado, donde se iguala a una etapa emocional que trasciende y varía en cuanto a la intensidad y la duración, es vivenciada por la persona como una patología en un momento específico, determinando por una activación independiente y somática y por la percepción consciente de la tensión particular de la persona. Cuando estas situaciones son percibidas como amenazantes, la intensidad de la emoción aumenta, sin tener en cuenta el peligro real, mientras que cuando las mismas son valoradas como no amenazantes, la intensidad de la emoción será baja, aunque exista dicho peligro real. La relación entre ambos puntos de vista es muy estrecha, pues un individuo con alto rasgo de ansiedad reacciona con mayor frecuencia de forma ansiosa (Miguel-Tobal, 1996).

Por lo tanto, se conceptualiza a la ansiedad de estado como un aspecto o condición emocional transitoria del organismo humano, que se determina por sentimientos subjetivos, conscientemente percibidos, de tensión y aprensión, así como por una hiperactividad del sistema nervioso autónomo. Puede variar con el tiempo y fluctuar en intensidad (Sierra, Ortega & Zubeidat, 2003).

Ambas, ansiedad de estado y rasgo, se superponen en diversos aspectos lo cual indica que se entiende como una respuesta necesaria y habitual o como una resolución desadaptativa, que se puede considerar patológica. La solución para diferenciar estos aspectos, si es o no patológico, puede residir en que la ansiedad patológica se manifiesta con mayor frecuencia, intensidad y persistencia que la ansiedad normal, es decir, presenta diferencias cuantitativas respecto a aquella (Spielberger, Pollans y Wordan, 1984). Lo característico entre ambos tipos de ansiedad se concreta en la demanda de tratamiento por el sujeto, siendo ésta de carácter multicausal. La base del modelo multidimensional tiene que ver con tener en cuenta el grado en que se manifiestan las dimensiones relevantes (Belloch y Baños, 1986; Ibáñez y Belloch, 1982). Se ha considerado la ansiedad patológica como rasgo y como estado a la vez, traduciéndose en el trastorno en sí mismo por

la presencia de síntomas irracionales y perturbadores para el individuo (Spielberger, 1966).

### **Ansiedad en conducción**

Si bien no se ha investigado suficiente sobre la ansiedad en la actividad de conducir, existe evidencia empírica y como esta varía en función de la edad y la experiencia (Laborda & Bordas, 2015). Debido a esto se puede decir que los conductores noveles sufren ansiedad nada más obtener la licencia o permiso de conducción; y que las personas con más experiencia detrás del volante tienden a experimentar ansiedad de otra manera, como enojo o irritación, entre otras (Alonso, Esteban, Calatayud, Alamar & Egido, 2006)

Existen estudios que oscilan sobre el miedo que experimentan conductores cuando desempeñan dicha actividad, como Taylor, Deane y Podd (1999), al igual que otras investigaciones en donde se relaciona la agresión de dicha condición como un estado que perjudica cierta tarea (Ullberg, 2002). Además de estos efectos, hay otras manifestaciones de la ansiedad en la conducción: las fobias a la conducción (Pérez, 2005), el estrés postraumático cuando se ha sufrido una accidente (McKenna y Horswill, 2006; Olstedal y Rundmo, 2006), la ansiedad o estrés cuando se examinan las habilidades para conducir (Fairclough, Tattersall y Houston, 2006; Groeger y Brady, 2004) o la ansiedad generada por los efectos del alcohol y los fármacos (Alonso, Esteban, Calatayud, Alamar & Egido, 2008; Liu & Ho, 2010).

En general, se afirma que las personas que asumen la conducción de vehículos, lo hacen con una determinada carga emocional que afecta a la realización de la actividad. En un estudio realizado por Alonso et al. (2006) se pudo constatar que cuando la conducción se realiza en un estado emocional desagradable, se produce más fatiga, menos atención, se asumen más riesgos y se cometen más errores e infracciones (Laborda y Bordas, 2015).

Por otro lado, Fernández y Duval (2011), al investigar realizaron un estudio sobre los conductores en España, donde los resultados denotaron que el 18% de las personas que poseen licencia de conducir tenían un sentimiento sentían de ansiedad a un nivel considerable y que un 4% de esta población poseen una ansiedad excesiva cuando estaban al volante (Laborda y Bordas, 2015). Se puede analizar la tendencia a percibir cambios que no resultan positivos en el estado de ánimo cuando la persona tiene ansiedad y preferentemente cuando

sucede en la actividad de conducir, síntomas físicos como transpirar, temblar, sentir preocupación cuando se sabe que se tiene que conducir y en consecuencia excusarse para no hacerlo, tender a reducir la velocidad, sentirse estresado, entre otras (Morales y Tobal, 1994).

En líneas generales, las investigaciones se han dirigido a la evaluación de las respuestas fisiológicas de las personas en la actividad de conducir, pero se debe tener en cuenta que la exposición a determinadas situaciones viales se relaciona con un incremento de la actividad del sistema nervioso simpático (Caparros y Murcia, 2017).

Otro debate interesante sobre la ansiedad en conducción tiene que ver con la ansiedad como rasgo de personalidad, que ha sido bastante investigada (Fairclough et al., 2006; Wilson, Smith, Chattington, Ford y Marple-Horvat, 2006), donde se da cuenta de que las personas con rasgos de ansiedad más elevados son más propensas a vivir un siniestro vial. Se ha intentado demostrar que estos individuos con emociones más positivas, o sin tendencia a personalidades más ansiosas, son los conductores que se sienten más seguros al momento de conducir ya que disfrutan su tarea (Alonso et al., 2006).

Realizando una revisión sobre la correlación que existe entre rasgos de personalidad y ansiedad en la conducción, se ha podido vislumbrar investigaciones que se remontan a los años setenta. Es por esto que autores como, Shoham, Geva, Markovski y Kaplinsky (1974, 1976) se dedican al estudio de la ansiedad a partir de las investigaciones acerca de los rasgos de personalidad, adoptando por consiguiente un modelo basado en las teorías de rasgos; es decir, la ansiedad se entiende como una característica más de la personalidad, y los comportamientos del sujeto en el medio están determinadas por esos tipos de rasgo. Para dichos investigadores, las personas que son propensas a los accidentes o a cometer infracciones de tráfico poseen dos tipos de personalidad diferentes: la del conductor “ansioso” y la del conductor “temerario”. El conductor ansioso tiende a entrar en un estado de ansiedad cuando se enfrenta con situaciones de riesgo en el tráfico; o sea, el nivel de ansiedad (estado) de un conductor en un momento determinado está afectado por la interacción de dos componentes: sus características de personalidad (rasgo) y las propiedades estimulantes de la situación de tráfico (Stephens y Groeger, 2009; Ullberg, 2002).

En el caso de los conductores con mayor experiencia, el hecho de que manifiestan menos ansiedad que los conductores con menor experiencia no

significa que no sufran ansiedad cuando conducen; de hecho, más de la mitad de dichos conductores manifiesta padecer ansiedad durante ese tiempo (Clapp et al., 2011; Dula, Adams, Miesner y Leonard, 2010). Del mismo modo, al parecer los individuos con altos niveles de ansiedad conducen de una manera más arriesgada. Según Horta (2005), el comportamiento de los conductores de riesgo también se relaciona con este rasgo de personalidad. La ansiedad puede implicar una serie de reacciones incontroladas y normalmente está asociada a los niveles de emocionalidad y accidentabilidad (Laborda y Bordas, 2015).

Comúnmente podemos afirmar que la ansiedad se produce por el simple hecho de realizar la actividad de conducir, más por la responsabilidad de estar tras el volante o por los posibles peligros de la conducción o del tráfico. Hay situaciones percibidas como de riesgo por ambos tipos de conductores (conductores con ansiedad y conductores con poca ansiedad), pero hay otras, como la forma de conducir de los demás conductores, hacerlo por carreteras desconocidas, llevar un auto ajeno o conducir en el mal tiempo, que preocupan más a los sujetos con ansiedad; es decir, se preocupan más por su capacidad de anticiparse a los peligros que por los peligros en sí (Caparros y Murcia, 2017).

En los últimos estudios realizados por la Queensland University of Technology (2011) se ha llegado a la conclusión de que la ansiedad que se experimenta al momento de conducir no disminuye con la edad; de hecho, a más experiencia, mayor es la capacidad para conducir. Los conductores experimentados tienen más conocimiento de la carretera que los conductores noveles, y es por esta razón que se podría dar cuenta que la falta de confianza lo que podría disparar la ansiedad o un incremento de la misma (Sahar, 2009).

A raíz de lo mencionado anteriormente, se decide llevar a cabo el presente estudio para analizar la relación de los rasgos de ansiedad con las habilidades metacognitivas que los conductores emplean en la tarea de conducir vehículos, así como con la valoración que hacen de su forma y tipo de conducción.

### **CAPÍTULO III: Estilos de conducción**

#### **Definición**

De acuerdo a la problemática de seguridad vial que ha sido identificada a lo largo de los años, Miguel - Tobal (1995) se refiere una causa en donde se plantea una serie de supuestos dados por la misma sociedad, donde la mayoría afirma que el motivo principal es la capacidad de conducción y comportamiento de los conductores (Taubman-Ben-Ari et al., 2004).

Según define Parsi (2013) los factores humanos son los que se encuentran principalmente involucrados en siniestros automovilísticos, sumando además factores sociodemográficos y factores generales de la personalidad, así como habilidades de conducción específicas, actitudes y comportamientos. En la cual se pueden hallar asociaciones entre diversos factores sociodemográficos (edad, sexo, experiencia manejando) con los rasgos generales de personalidad y participación en siniestros de tránsito (Furnham & Saipe, 1993).

Sin embargo, se debe tener presente que en el acto de conducir participan tanto el vehículo, como el estado de la vía y otros elementos, es el factor humano el componente más importante, puesto que se define a el conductor como quien tiene que realizar la compleja actividad de marchar su vehículo, según las condiciones de la vía y el entorno que él mismo percibe y desde las condiciones personales que señalan (Dirección General de Tráfico de España, 2016).

Taubman-Ben-Ari, et al., (2004) definen al modo de conducción como el esquema multidimensional de conductas viales propio de cada individuo. Es de esta manera que todas las características mencionadas anteriormente se consideran posible sustentar que el estilo de conducción es una forma asimilable a la noción de rasgo que involucra la presencia de características estables tanto efímero como situacionalmente (Farias-Olivo, 2018).

Según la Dirección General de Tráfico, definen al estilo de conducción a las formas en que los conductores eligen conducir habitualmente. La manera de conducir debería permanecer por la influencia de actitudes y creencias respecto a lo que significa la conducción, así como a necesidades y valores más generales. Dicho de otra manera, el estilo de conducción es una actitud, orientación y una forma de pensar para conducir (Área de formación de conductores, 2012).

Estableciendo relación en factores como el género y la edad, se pudo relacionar a los conductores con el riesgo a vivir un siniestro o cometer infracciones en el tránsito (Lawton, et al., 1997, Maycock et al., 1991, Westerman & Haigney, 2000) e incluso se tomó en cuenta que los rasgos de personalidad, han demostrado que guardan relación con la conducción arriesgada y participación en accidentes, como los rasgos de búsqueda de sensaciones, impulsividad y emoción (Arnett et al., 1997; Beirness & Simpson, 1988; Trimpop & Kirkcaldy, 1997; Zuckerman & Neeb, 1980).

Como se ha mencionado anteriormente, la importancia del comportamiento del conductor es uno de los indicadores principales de causas de accidentes. Se puede profundizar en el estilo de conducción desde el factor humano propiamente dicho, en los hábitos que mantiene el individuo al momento de manejar, es decir, comportamientos de cada conductor que se suscitan en determinado tiempo y espacio que pueden ser permanentes o cambiantes. Esto ocurre debido a la influencia que puede afectar al conductor en diversos factores relacionados al ambiente, a su estado anímico, o la percepción de estímulos que se presentan al momento de conducir (Carbonell, Bañuls & Miguel-Tobal, 1995).

Destacar la importancia de los estilos de conducción resulta interesante tras tener en cuenta que en los últimos años el interés por los problemas asociados al tránsito ha ido en incremento. a la hora de ocurrir un siniestro vial interesante tener en cuenta que gran parte de ellos ocurre como resultado del accionar humano. Se señala que el factor humano ha sido de gran responsabilidad en el ámbito de la conducción (Soler y Tortora, 1987)

### **Tipos de estilos de conducción**

En esta línea, recientemente se ha propuesto un nuevo inventario, el MDSI (Multidimensional Driving Style Inventory), desarrollado por Ben-Ari, Mikulincer y Gillath (2004), en un afán establecer de un instrumento multidimensional para evaluar aspectos que las técnicas anteriores evalúan de modo parcial. Esta escala se plantea como método de evaluación del estilo de conducción de una persona, permitiendo identificar tanto patrones de comportamiento de riesgo o imprudencia, como otros que pueden considerarse seguros, cauteloso o auto-protectores (Ledesma, Peltzer, Poó & López de Cózar, 2008)

Originalmente, el MDSI está compuesto por ocho subescalas que se han derivado empíricamente de análisis factorial (Ben-Ari, Mikulincer y Gillath, 2004):

1) Escala “estilo de conducción de riesgo”, que mide básicamente la búsqueda deliberada de sensaciones y riesgo en la conducción; a violar deliberadamente las reglas de conducción segura, y la exploración de sensaciones y la emoción durante la conducción (French et al., 1993; Reason et al., 1990). Escala “estilo de conducción de alta velocidad”, que evalúa la tendencia de una persona a conducir a alta velocidad y demostrar signos de apresuramiento mientras conduce (Farias-Olivo, 2018), compiten en carreras de autos, pasan a otros automóviles en zonas de no paso y conducen en estado de ebriedad, lo que probablemente pone en peligro a ellos mismos como a los demás (Serafín, 2002).

2) Escala “estilo de conducción disociativo” o de inatención, la cual refiere a una tendencia a distraerse con facilidad mientras se conduce, cometer errores de conducción debido a estas distracciones y exhibir brechas cognitivas durante la conducción (Farias-Olivo, 2018).

3) Escala “estilo de conducción ansioso”, que evalúa la tendencia a sentirse ansioso y estresado en la conducción, así como a presentar dudas y falta de confianza acerca de las propias habilidades como conductor (Farias-Olivo, 2018), el estilo de conducción ansioso se ha examinado comúnmente en estudios sobre el estrés del conductor (Gulian et al., 1989), reflejando sentimientos de alerta y tensión, así como un compromiso ineficaz en las actividades de conducción

4) Escala “estilo de conducción agresivo”, que indaga la tendencia de la persona a experimentar sentimientos de ira y comportarse de forma hostil hacia otros usuarios del tránsito, la agresividad en la conducción es uno de los factores por los cuales se producen más accidentes de tráfico, siendo lo más comunes los toques de claxon, gestos y comentarios exagerados (Farias-Olivo, 2018).

5) Escala “estilo reducción del estrés”, que mide la tendencia de una persona a involucrarse en actividades relajantes dirigidas a reducir el estrés experimentado en la conducción (Arias, 2018)

6) Escala “estilo de conducción paciente y cordial”, que evalúa los comportamientos educados y cordiales hacia otros conductores, y una tendencia a

mostrarse paciente en el tránsito (Arias, 2018), refleja un estilo de conducción bien ajustado que ha recibido menos atención en estudios previos (French et al., 1993; Harré, 2000). Este estilo se refiere a planear con anticipación; atención, paciencia, cortesía y tranquilidad mientras conduce; y cumpliendo las reglas del tráfico (Farias-Olivo, 2018). Escala “estilo de conducción prudente”, que mide la tendencia de una persona a conducir de forma segura y adoptar conductas preventivas en la conducción (Farias-Olivo, 2018).

## **5. Marco Metodológico**

### **5.1 Área de estudio**

La investigación se realizó en la ciudad de Rosario, ubicada en el centro de nuestro país y al sudeste de la provincia de Santa Fe. Se sitúa a 300 km de la provincia de Buenos Aires. Cuenta con más de un millón de habitantes y un moderno desarrollo urbanístico. La totalidad de la muestra pertenece a personas que obtuvieron su licencia de conducir dentro de la ciudad.

En el año 2010 se realizó el último Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, los datos obtenidos de población total fueron de 948.321 habitantes. Se estima que la población en el año 2018 ha aumentado a 995.497 habitantes, siendo de este número final el 52,5% mujeres y el 47,5% hombres (Rosario M.D., 2018).

### **5.2 Tipo de investigación**

Cómo define el autor Sampieri (2018), el siguiente estudio puede ser clasificado como mixta, ya que interacciona y potencia las vertientes cuantitativas y cualitativas, en donde se empleó la recolección de datos, con base en la medición numérica y el análisis estadístico para luego expandir los datos haciendo un análisis de las respuestas que brindaron las personas que formaron parte de la muestra. Así mismo, se puede vislumbrar que esta investigación es de carácter “no experimental” dado que fue llevada a cabo sin necesidad de manipular en forma deliberada las variables.

La investigación, siguiendo las palabras de Sampieri (2018), es de carácter descriptiva debido a que por medio de la misma se busca especificar propiedades, características de personas que se sometan al análisis, en otras palabras, se recolectaron datos que aportan información sobre diversas variables y componentes que forman parte del problema de estudio. Por otro lado, se puede dar cuenta de que es un estudio comparativo ya que su propósito es realizar un análisis de las variables y compararlas entre sí.

A su vez, este estudio se clasifica como de tipo Transversal, ya que los datos se recolectaron en una única oportunidad, en un momento temporal, siendo su propósito describir la relación entre ciertas variables y analizar en un momento dado (Vieytes, 2004).

### **5.3 Definición conceptual y operacional de la variable**

#### **5.3.1 Ansiedad**

La noción de ansiedad puede ratificarse como una respuesta emocional que se subdivide en tres tipos de respuestas, las cuales incluyen aspectos cognitivos, fisiológicos y motores, siendo necesaria la posible influencia de estímulos, que como antes se mencionó, internos como externos al propio individuo, provocará en el ser humano que la respuesta de ansiedad se encuentre determinada, en gran escala a por las características de él mismo (Miguel-Tobal, 1990).

Definición operacional de ansiedad: El constructo ansiedad no cuenta con dimensiones específicas, aunque sí cuenta con indicadores cuantitativos para ser evaluados de la misma manera. Para evaluarlo, el cuestionario empleado expresa ciertas afirmaciones que en relación a la respuesta del participante demuestran mayor o menor síntoma ante la actividad de conducir.

El Cuestionario de ansiedad estado - rasgo está diseñado para evaluar dos conceptos independientes de la ansiedad: la ansiedad como estado (condición emocional transitoria) y la ansiedad como rasgo (propensión ansiosa relativamente estable). El marco de referencia temporal en el caso de la ansiedad como estado es «ahora mismo, en este momento» (20 ítems) y en la ansiedad como rasgo es «en general, en la mayoría de las ocasiones» (20 ítems). Cada subescala se conforma por un total de 20 ítems en un sistema de respuesta Likert de 4 puntos según la intensidad.

#### **5.3.2 Estilos de conducción**

El estilo de conducción hace referencia a las formas en que los conductores eligen conducir habitualmente. Se espera que la manera de conducir esté influenciada por actitudes y creencias respecto a lo que significa la conducción, así como a necesidades y valores más generales. En otras palabras, el estilo de conducción es una actitud, orientación y una forma de pensar para conducir (Área de formación de conductores, 2012).

Definición operacional de estilos de conducción: el constructo estilos de conducción cuenta con seis dimensiones específicas: riesgo y alta velocidad, disociativa, agresivo, paciente y prudente, ansioso y reducción del estrés. Cada una de estas dimensiones está compuesta por indicadores cuantitativos que se analizaron de manera cualitativa y cuantitativa.

El Inventario Multidimensional de estilos de conducción (MDSI) es un instrumento cuyo objetivo es la medida de los hábitos de comportamiento de los conductores en el contexto del tráfico. El inventario se basa en una concepción multidimensional de la conducción, permitiendo evaluar de forma simultánea aspectos relacionados con el riesgo, los errores, la agresividad, la ansiedad y las conductas prudentes de los conductores (Ledesma, Peltzer, Poó & Lopez de Cózar, 2008). Pretende medir los estilos de conducción basándose en un modelo que implica seis diferentes estilos (estilo de riesgo y alta velocidad, estilo disociativo, estilo agresivo, estilo paciente y prudente, estilo ansioso y estilo de reducción del estrés). Se trata de un cuestionario auto-administrable que cuenta con 44 ítems (versión argentina) presentados a modo de escala Lickert (Arias, Basso & Goytia, 2007).

### **5.3.3 Tipo de Conductor**

Definición conceptual de tipo de conductor: considera a aquellos conductores que se encuentren encuadrados en la categoría de noveles, quienes luego de obtener la licencia de conducir sobrepasen el año de antigüedad (Conductores de la Asociación Valenciana de Autoescuela, 2019).

Al hablar con conductores expertos, según la Revista Iberoamericana de Psicología (2018), se hará referencia a aquellas personas quienes utilizan un vehículo para desempeñar el uso de un vehículo de manera diaria desde más de cinco años con licencia de conducir en estado de vigencia.

En el cuestionario de elaboración propia se confecciono un segmento destinado a la opción de selección en relación a la antigüedad de años, los participantes deben indicar noveles si obtuvieron la licencia entre 1 y 5 años o, de lo contrario, indicar si tienen licencia de conducir hace mas de 5 años en vigencia.

### **5.4 Universo**

Si consideramos al universo como la totalidad de individuos o elementos en los cuales puede presentarse determinada característica susceptible de ser estudiada (Peres, Molina & Lechuga, 2013), se puede afirmar que el universo de la presente investigación estará compuesto por la totalidad de personas que obtuvieron la licencia de conducir en la ciudad de Rosario.

Es pertinente destacar que no se han encontrado censos ni estadísticas totalmente exactos de la cantidad de conductores con licencia de conducir en la

actualidad en la ciudad de Rosario, aunque se presenta un estimativo en la ciudad de Buenos Aires. La información ha sido obtenida a través del relevamiento de datos que realiza la Dirección General de Estadística y Censos (Ministerio de Hacienda y Finanzas GCBA) sobre la base de datos de la Dirección General de Habilitación de Conductores y Transporte (Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte), a partir del año 2006 hasta el mes de septiembre del corriente año (2021).

En estos años, desde enero de 2006 hasta septiembre de 2021, se registran un total de 5.449.247 personas con licencia de conducir vigente, siendo de ellas 933.795 otorgadas como nuevas, siendo 622.727 de sexo masculino y 311.068 de sexo femenino; y 4.515.452 en carácter de renovación, donde 3.266.109 son varones y 1.249.343 son mujeres. Cabe destacar que, en este último año, se ha registrado que han obtenido por primera vez su licencia de conducir un total de 60.628 de personas que, siendo renovadas un total de 47.093, donde 28.349 son hombres y 18.744 son mujeres; y, por otro lado se encuentran con la licencia de conducir en estado vigente 13.535 personas resididas en Argentina, siendo estos 9.547 masculinos y 3.988 femeninos.

### **5.5 Población y muestra**

La población estuvo constituida por personas que actualmente se encuentran con su licencia de conducir en vigencia en la ciudad de Rosario. Como criterios de inclusión para participar del estudio se estableció que todas las personas que respondieron debían haber obtenido la licencia de conducir y actualmente tenerla en vigencia. Y por lo tanto, como criterio de exclusión se consideró que no podrán participar aquellas personas que no han cumplieran con este requisito.

La muestra estuvo compuesta por 136 personas con licencia de conducir, de las cuales 88 se identificaron con el género femenino y 48 con el género masculino. Se utilizó un muestreo no probabilístico de carácter incidental o casual por disponibilidad, ya que, como refiere Vieytes (2004), los individuos se eligen de manera casual, sin previo juicio. Es necesario destacar que el cuestionario y las escalas se realizaron vía internet.

## **5.6 Técnica de recolección de datos**

Definir brevemente qué técnicas se usaron. Cuestionario con preguntas para una lectura cualitativa para analizar la variable tal, y luego los dos instrumentos de manera cuantitativa.

Con el afán de recolectar los datos necesarios para el estudio, se ha utilizado en primer lugar, un cuestionario con preguntas para una lectura cualitativa sobre el análisis de la variable conductores noveles y expertos, y luego dos instrumentos de análisis cuantitativo acerca de ansiedad estado y rasgo, y estilos de conducción.

## **5.7 Instrumento y procedimiento**

Se han elegido como instrumentos los cuestionarios MDSI que evalúa los estilos de conducción, y STAI que evalúa los niveles de ansiedad estado para la población respectiva del estudio.

En primer lugar, el Inventario Multidimensional de estilos de conducción (MDSI) es un instrumento cuyo objetivo es la medida de los hábitos de comportamiento de los conductores en el contexto del tráfico. El inventario se basa en una concepción multidimensional de la conducción, permitiendo evaluar de forma simultánea aspectos relacionados con el riesgo, los errores, la agresividad, la ansiedad y las conductas prudentes de los conductores (Ledesma, Peltzer, Poó & Lopez de Cózar, 2008). Ha sido adaptado al español para su aplicación a conductores de Argentina, llamado MDSI-S (Poó et al., 2013) e incluye la división de seis factores: riesgo y alta velocidad, disociativo, agresivo, paciente y prudente, ansioso y por último, reducción del estrés.

En segundo lugar, el Cuestionario de ansiedad estado - rasgo está diseñado para evaluar dos conceptos independientes de la ansiedad: la ansiedad como estado (condición emocional transitoria) y la ansiedad como rasgo (propensión ansiosa relativamente estable). El STAI también se ha relacionado con variables clínicas y de personalidad (Bados et al., 2010; Spielberger et al., 2008).

Con anterioridad se realizó una prueba piloto, la cual contó con cinco personas de estas características con el fin de examinar el funcionamiento general del instrumento, para poder dar cuenta de posibles errores y establecer una primera comprobación del funcionamiento de los cuestionarios. La totalidad de

las personas se encontraron satisfechas al realizar el siguiente formulario, no hubo necesidad de realizar modificaciones al respecto.

Para seleccionar la muestra se utilizaron redes sociales, grupos en plataformas virtuales cuyos miembros son personas que han adquirido su licencia de conducir, resultó importante comunicar que la participación en la investigación permitiría ayudar a generar nuevos conocimientos científicos. Quienes estaban interesados en participar podían solicitar el envío del formulario, donde se enviaría el enlace que directamente los dirija a acceso para rellenarlo con los datos indicados y luego a las escalas.

### **5.8 Consideraciones éticas**

Teniendo en cuenta lo establecido en el código de ética de la Federación de Psicólogos de la República Argentina, esta investigación será realizada bajo control académico. Cada persona accedió de manera voluntaria, ninguna persona fue forzada a formar parte de la muestra. Asimismo, la información recopilada mediante la participación es estricta y exclusivamente para este trabajo, y sólo yo tendré acceso a la misma. Además, la información que se proporcione no estará identificada con nombre del participante, sino que se resguardo el anonimato y la confidencialidad de las respuestas.

A su vez, no se alteró, modificó o ignoró ninguna respuesta o información proporcionada por los encuestados. Las teorías y técnicas que fueron aplicadas se encuentran avaladas en ámbitos científicos. La participación en esta investigación no implica ningún beneficio monetario o de otra clase. Se cumplió con las pautas de diseño, desarrollo y validación del conocimiento científico.

## 6. Resultados

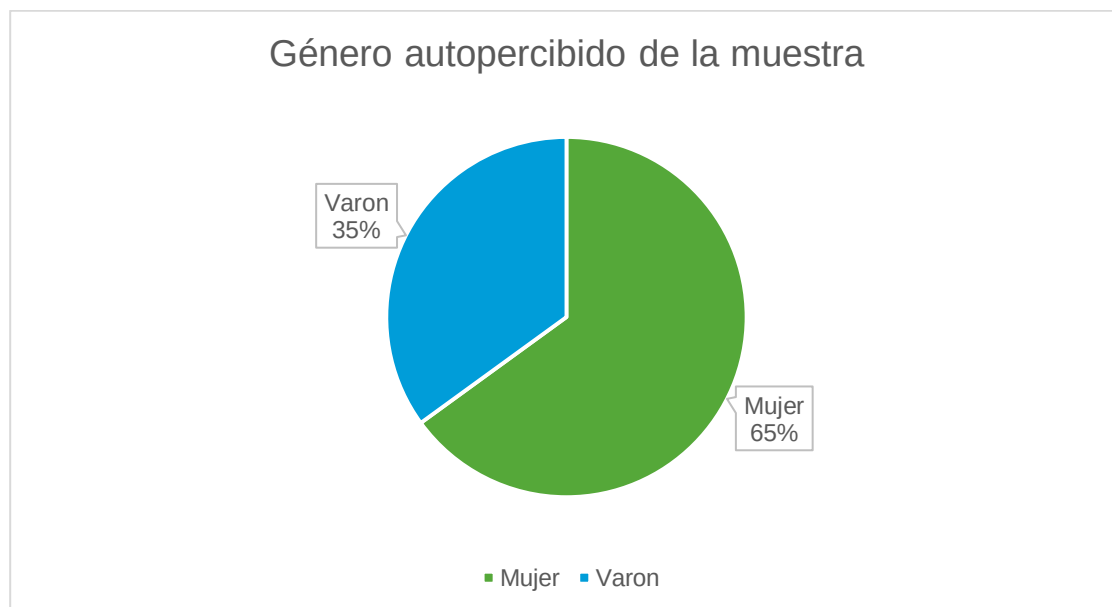
### 6.1 Interpretación y análisis de resultados

A partir de la organización de este apartado, se describe en principio, la muestra con sus variables en género, edad y antigüedad en la obtención de la licencia de conducir. En segundo lugar, se describe los datos obtenidos a partir de la información sociodemográfica a partir de un breve cuestionario.

Como se describió anteriormente, se presentan dos escalas, en primer lugar, cuestionario de ansiedad estado rasgo (STAI), luego el Inventario Multidimensional de estilos de conducción (MDSI). En base a los resultados, se compararán los datos obtenidos en cuanto a los niveles de ansiedad estado y los estilos de conducción para poder analizar la relación existente entre dichas variables en cuanto a conductores noveles y expertos. Finalmente se analiza la media de cada una de las afirmaciones que forman parte de las escalas utilizadas.

El análisis estadístico se realizó utilizando Excel y a continuación se incluirán los gráficos considerados necesarios para dar respuesta a los objetivos planteados en la investigación.

**Gráfico 1**

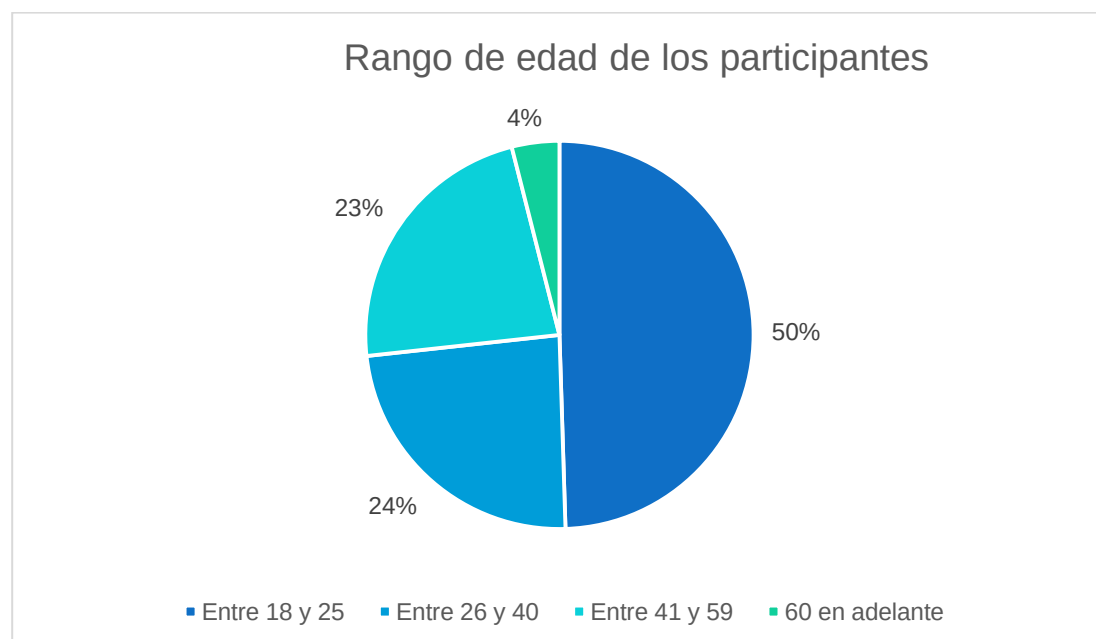


**Fuente: elaboración propia.**

En el Grafico 1 se puede observar que la muestra de la población que en su mayoría es del género femenino, expuesto con el 65% de la muestra obtenida (lo que referiría a 88 personas), mientras que el resto se autopercibe como varón (48 personas).

Por otro lado, en el gráfico 2, se busca indagar sobre el rango de edad de los participantes.

**Gráfico 2**

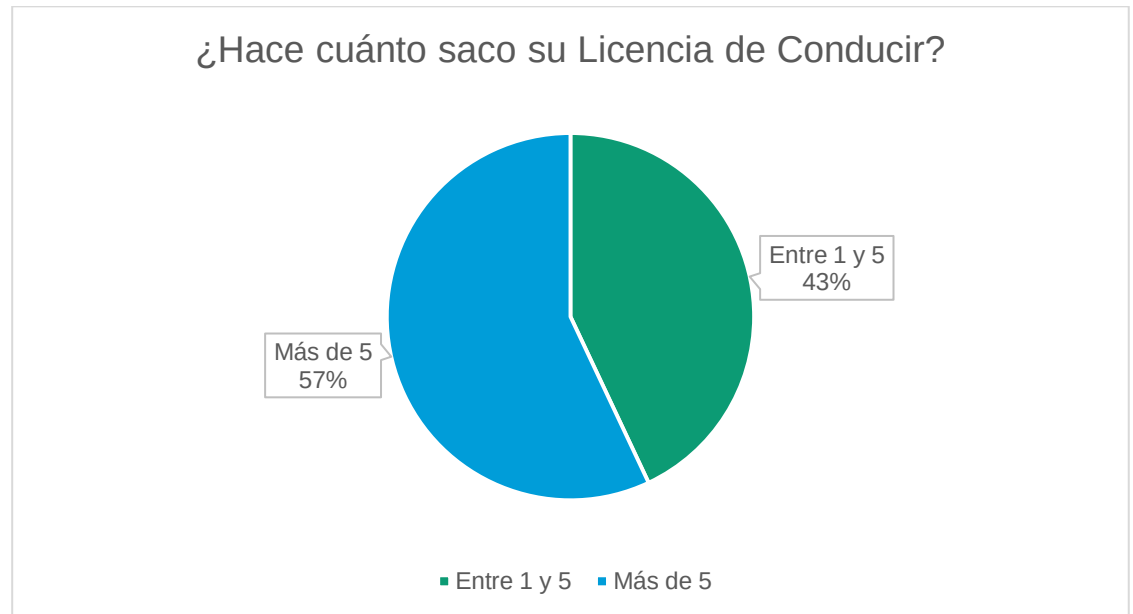


**Fuente: elaboración propia.**

Los resultados obtenidos dan cuenta de que la mayoría de la muestra se encuentra en el rango etario entre 18 y 25 años, siendo el 50% (68 personas) del total de la población; en segundo lugar, el 24% (32 personas) de la muestra se encuentra entre 26 y 40 años y el 23% (31 personas) de la misma entre 41 y 59 años, por último, solo el 4% (5 personas) de la muestra tiene más de 60 años. Estos resultados son interesantes a la hora de tener en cuenta que, según el Informe del Departamento de Epidemiología del HNOA (2006), casi la mitad de las muertes ocurridas por siniestros en el ámbito vial fueron menores de 30 años, siendo este rango etario el que mayor participación tuvo en este estudio.

A continuación, en el tercer gráfico se expresa la antigüedad de la licencia de conducir de la población.

**Gráfico 3**

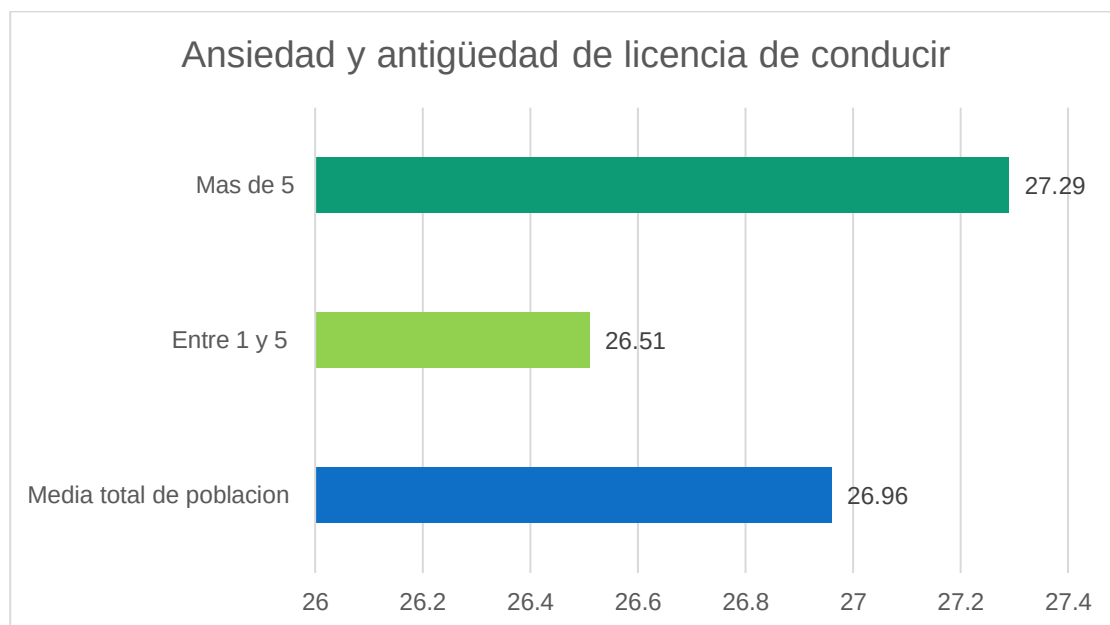


**Fuente: elaboración propia.**

En el gráfico 3 se pone en manifiesto que las personas que obtuvieron la licencia de conducir entre 1 y 5 años forman el 43% (58 personas) de la muestra denominándose éstos noveles; y el 57% de la muestra (78 personas) habiendo obtenido su licencia de conducir hace más de 5 años, denominándose éstos como expertos.

A continuación, comenzarán a exponerse los resultados obtenidos de la escala STAI, instrumento que mide niveles de ansiedad de estado y rasgo. No se ha encontrado un baremo específico que mida ansiedad estado en conductores noveles y expertos en conductores vehiculares, por este motivo se decidió trabajar con la media promedio de toda la muestra de este estudio y realizar comparaciones de atributos en base a dicha media.

**Gráfico 4**



**Fuente: elaboración propia**

Se decidió empezar la comparación con el atributo referido a la ansiedad comparada con la antigüedad de obtención de la licencia de conducir de la población.

El grafico 4 deja vislumbrar que las personas que obtuvieron la licencia hace más de 5 años presentan una media promedio de 27.29, siendo mayor a la presentada por el grupo de entre 1 y 5 años que presentan el 26.51, y en efecto mayor a la media promedio. Esto hace referencia a que las personas con mayor antigüedad presentan mayores niveles de ansiedad que las personas que conducen entre 1 y 5 años.

Según un estudio realizado por Queensland University of Technology (2011) se expone la idea de que la ansiedad que se experimenta al momento de conducir no se reduce por la edad de la persona que realiza la actividad, sino que se pone en énfasis la experiencia del conductor, donde los síntomas ansiógenos disminuyen a mayor experiencia. En este estudio los resultados se contradicen en la teoría expuesta por diversos estudios, ya que las personas que mayor experiencia tiene presentan mayores niveles de ansiedad que los conductores noveles.

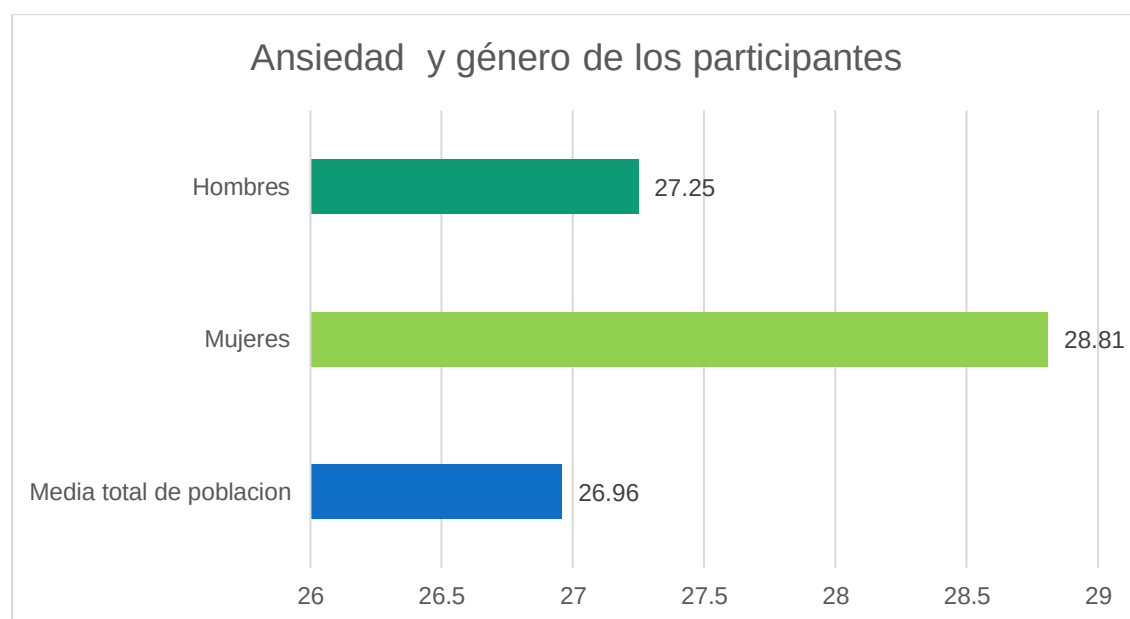
Sin embargos, más allá de que los resultados difieran con lo expuesto en antecedentes no es extraño que así sea, ya que Caparros y Murcia (2017) dan

cuenta de que la ansiedad se presenta por el simple hecho de estar tras el volante o por posibles peligros de la conducción o del tráfico, aquellas personas con personalidades ansiosas tienden a preocuparse mas por su capacidad de anticiparse al peligro que por las situaciones peligrosas en sí, lo cual ya no incluye su antigüedad al conducir.

El hecho que creamos como sociedad que los conductores con mayor experiencia manifiestan menos ansiedad que los conductores con menor experiencia no significa que no sufran ansiedad cuando conducen; de hecho, más de la mitad de dichos conductores manifiesta padecer ansiedad durante ese tiempo (Clapp et al., 2011; Dula, Adams, Miesner y Leonard, 2010) o expresar dichos síntomas con sentimientos de enojo e irritación (Alonso, 2006).

Posteriormente, se da cuenta del grafico 5 que expresa en comparación al carácter referido a la ansiedad con el género de la muestra participante.

**Gráfico 5**

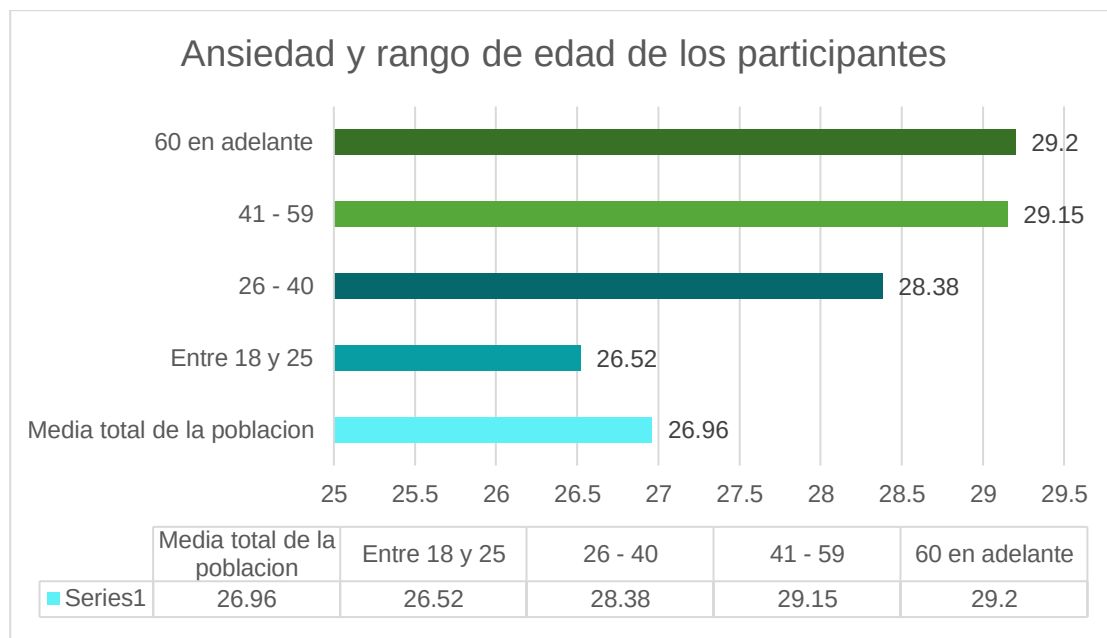


**Fuente: elaboración propia**

Este grafico deja ver que aquellas personas que se autoperciben como mujeres poseen una media promedio de 28,81, siendo superior a la presentado en las personas que se autoperciben como hombres que presenta el 27,25. Ambos géneros superan la media total de población del 26,96, pero se denota que las mujeres presentan mayores síntomas de ansiedad a la hora de conducir que el otro género en comparación.

Por otra parte, el grafico 6 da cuenta de la comparación con la cualidad ansiedad y el rango de edad de la muestra.

**Gráfico 6**



**Fuente: elaboración propia**

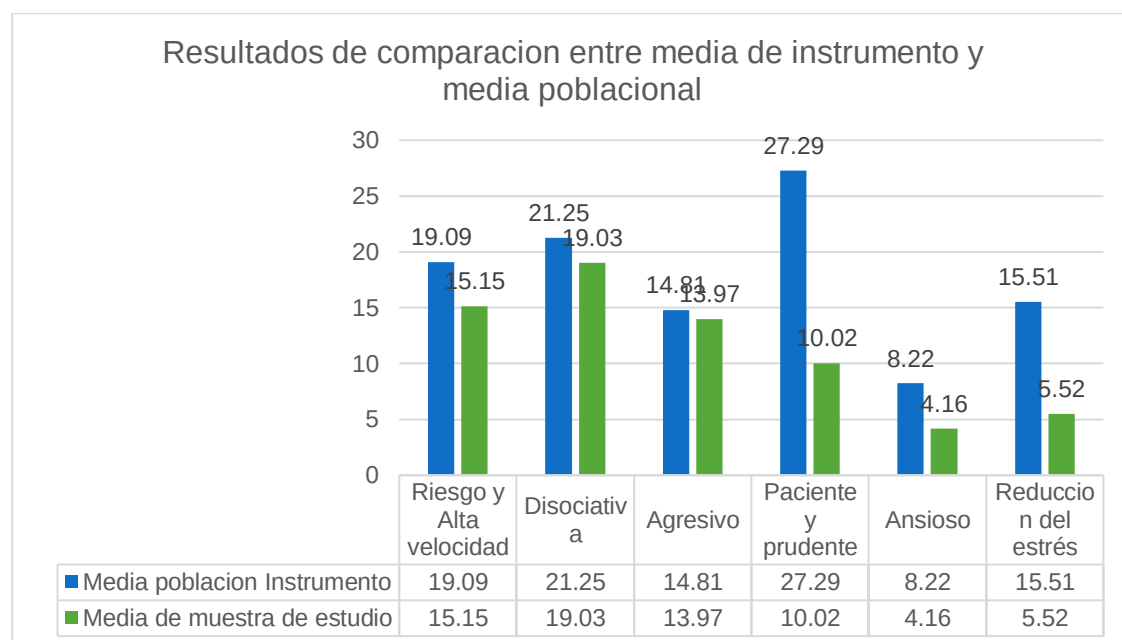
En primer lugar, en cuanto a la población que se encuentra entre 18 y 25 años presentan una media de 26,52 siendo este grupo el que menores características de ansiedad presentan a la hora de conducir, siguiente a esto las personas que se encuentran en el rango entre 26 y 40 años presentan una media de 28,38, en tercer lugar las personas entre 41 y 59 años presentan una media de 29,15 y por último, las personas de más de 60 años presentan una media de 29,2, siendo estas última parte de la muestra que mayores niveles de ansiedad presenta a la hora de conducir.

Por otro lado, se exponen aquellos gráficos que dan cuenta de los resultados obtenidos a partir de la administración del MDSI, cuyo objetivo es la medida de los hábitos de comportamiento de los conductores en el contexto del tráfico. En este caso, en torno a este instrumento, se cuenta con un baremo que se adaptó a la población argentina y se utilizó en el siguiente análisis.

Teniendo en cuenta que el estilo de conducción es una suma de actitudes, orientaciones y una forma de pensar de las personas para conducir (Área de formación de conductores, 2012), el factor humano es la principal implicancia en

sinistros viales, en conjunto con factores sociodemográficos y rasgos generales de la personalidad (Parsi, 2013).

**Gráfico 7**



**Fuente: elaboración propia**

Este séptimo grafico muestra los datos obtenidos a través de la comparación entre la media de instrumento y la media poblacional de cada uno de los factores, dando cuenta que en el factor 1 “estilo riesgo y alta velocidad”, los ítems más representativos remiten a comportamientos como la conducción al límite de velocidad o el placer en la conducción peligrosa, la media de la muestra es de 15,15 en comparación con una media población de 19,09.

El factor 2, “estilo disociativo”, los ítems destacan refieren a distracciones frecuentes y errores en el desempeño en la actividad de conducir; la media de muestra es de 19,03 con una media poblacional de 21,25.

A continuación, el factor 3, denominado “estilo agresivo” expresa conductas y sentimientos como falta de paciencia hacia otros conductores y manifestaciones de enojo (insultos, tocar bocina o señas de luces como expresión de desconformidad), representa en el grafico una media de 13,97 con una media población de 14,81.

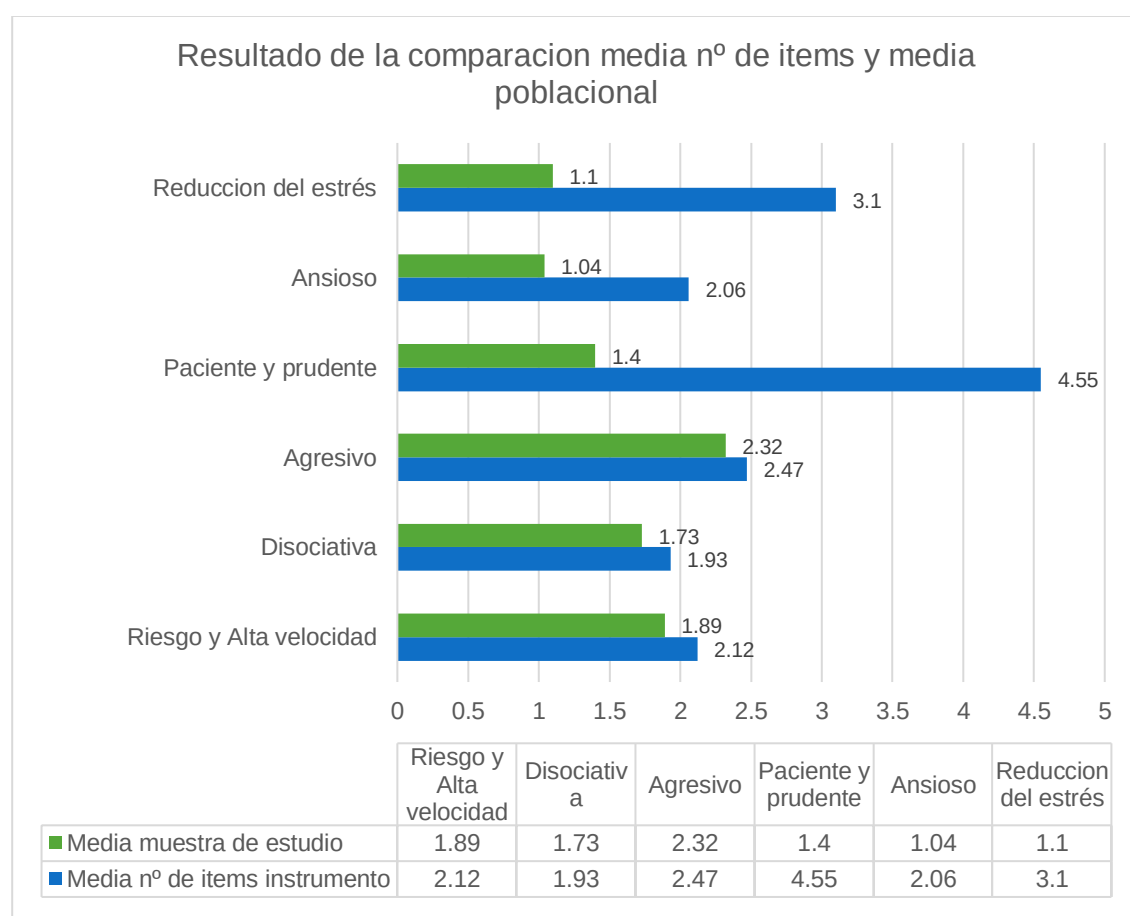
El factor 4 reúne los ítems que denominan “estilo paciente y prudente”, donde los reactivos describen conductas de prevención y cordialidad en el ámbito vial, mostrando una media de muestra de estudio de 10,02 en contraste con una media de población instrumento de 27,29.

El factor 5 abarca los ítems que expresan sensaciones de estrés y percepción de incapacidad de conducir, por este motivo se denomina “estilo ansioso”, representado en el grafico con una media de 4,16 y con una media poblacional establecida de 8,22.

Y por último, el factor 6, “estilo reducción del estrés” con una media de 5,52 con una media poblacional de 15,51, que abarca los ítems que refieren a la realización de actividades relajantes durante la conducción, como escuchar música, entre otras. Cada uno de los valores mencionados se encuentran por debajo de la media poblacional del instrumento.

Posteriormente, se presenta el grafico 8 dando cuenta de lo resultados de la comparación de la media por número de ítem y la media poblacional.

**Gráfico 8**

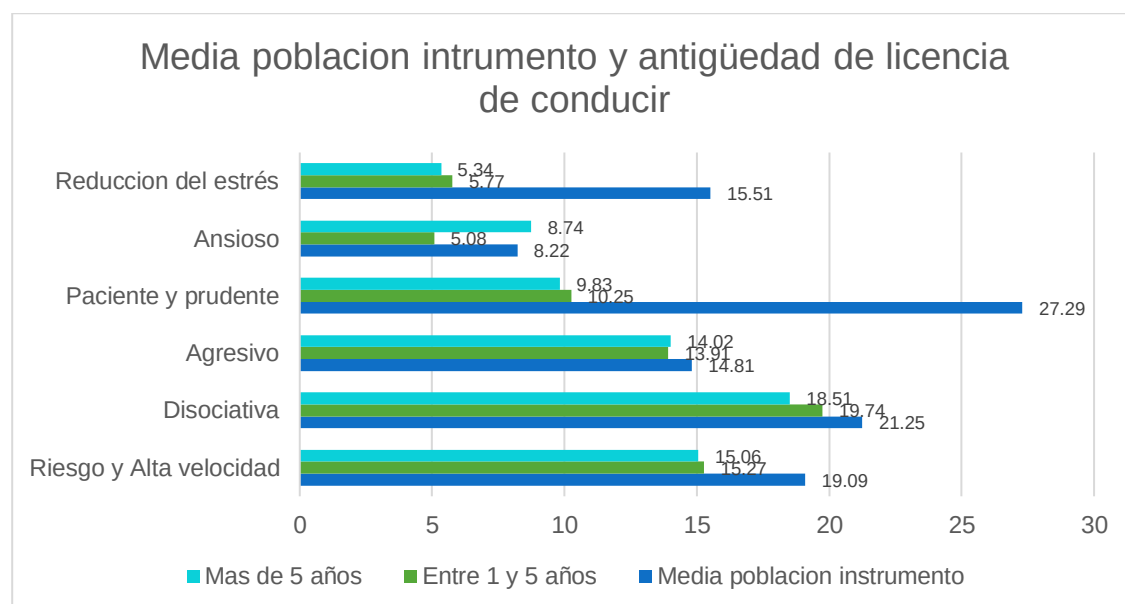


Este grafico compara a la media por número de ítems y a la media poblacional en cada uno de los seis estilos. En primer lugar el estilo riesgo y alta velocidad da cuenta de una media por muestra de estudio de 1,89 y una media por nº de ítems de 2,12; en segundo lugar el estilo disociativo da cuenta de una media por muestra de estudio de 1,73 en comparación con media por nº de ítems de 1,93, en tercer lugar el estilo agresivo presenta una media por muestra de estudio de 2,32 y una media por nº de ítems de 2,47, en cuarto lugar el estilo paciente y prudente denota una media muestra de estudio de 1,4 en contraste con una media por nº de ítems de 4,55, en quinto lugar el estilo ansioso muestra una media de estudio de 1,04 y una media por nº de ítem de 2,06 y, por último el estilo de reducción del estrés dando cuenta de una media por muestra de estudio de 1,1 y una media por nº de ítems de 3,1.

Se puede observar que cada uno de los valores de los diferentes estilos representados en el grafico se encuentran por debajo de a media por número de ítems.

Continuando se presenta el grafico 9, donde los datos plasmados muestran una comparación con la media población instrumento y la antigüedad en la obtención de la licencia de conducir de los participantes.

**Gráfico 9**



Se puede observar en el grafico que en el primer estilo riesgo y alta velocidad aquellas personas que obtuvieron la licencia entre 1 y 5 años presentan el 15,27 y aquellas que hace más de 5 años el 15,06 con una media poblacional

del instrumento de 19,09, esto da cuenta que ambos grupos se encuentran en un índice elevado en cuanto a las altas velocidades y el incumplimiento de las normas de tránsito.

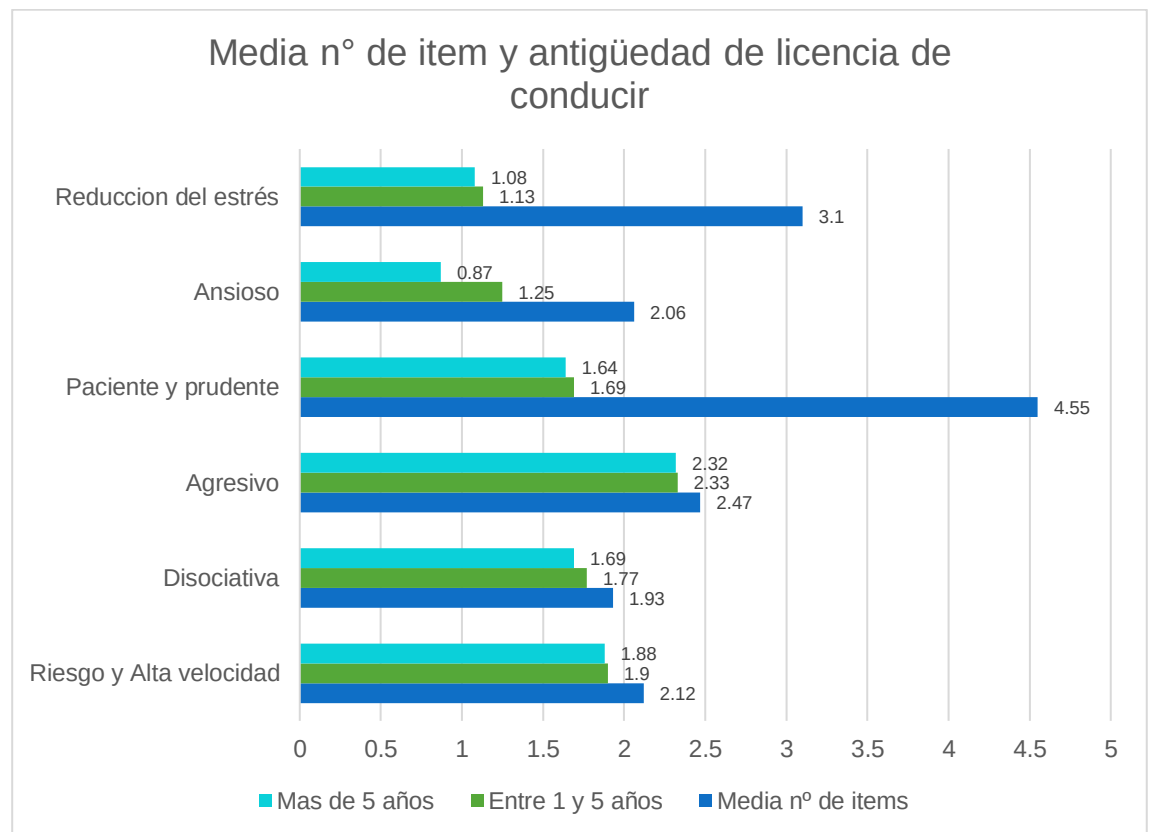
En segundo lugar, el estilo disociativo presenta una media de 21,25, en cuanto a la comparación con la población aquellas personas que obtuvieron su licencia entre 1 y 5 años presentan el 19,74 y aquellas que obtuvieron la licencia hace más de 5 años el 18,51, siguiente a esto el estilo agresivo presenta una media de 14,81, la población entre 1 y 5 años de antigüedad el 13,91 y la población de 5 años en adelante de 14,02.

En cuarto lugar, el estilo paciente y prudente presenta una media de 27,29 donde la población de entre 1 y 5 años presenta el 10,25 y en cambio, la población de más de 5 años de antigüedad muestra el 9,83; el estilo ansioso con una media poblacional de 8,22, da cuenta de que las personas entre 1 y 5 años de antigüedad presentan el 5,08 y en comparación a esto las personas con más de 5 años muestran un índice mayor de 8,74 aun superando a la media poblacional del instrumento.

Por último, el estilo reducción del estrés presenta una media de 15,51, comparando con la población entre 1 y 5 años con licencia con un 5,77 y aquella población con más de 5 años con licencia con un 5,34.

Luego, en el grafico 10, se exhiben los datos de la media por número de ítem en comparación con la antigüedad de la obtención de la licencia de conducir, ya sea entre 1 y 5 años o mayor a 5 años.

**Gráfico 10**



**Fuente: elaboración propia**

Se percibe en el décimo gráfico que, haciendo una descripción de abajo para arriba, en el primer estilo, de riesgo y alta velocidad, la media por número de ítems es de 2,12 en comparación con aquellas personas que obtuvieron su licencia de conducir entre 1 y 5 años con un 1,9 y aquellas que hace más de 5 años en 1,88.

En el segundo estilo, denominado disociativo, la media por número de ítems se presenta con 1,93, y aquellas personas con antigüedad entre 1 y 5 años en 1,77 y aquellas de más de 5 años en 1,69.

Tercer estilo, que se denomina agresivo, aquellas personas entre 1 y 5 años presentan el 2,33 y aquellas de más de 5 años el 2,32, en comparación con la media por número de ítems establecida de 2,47.

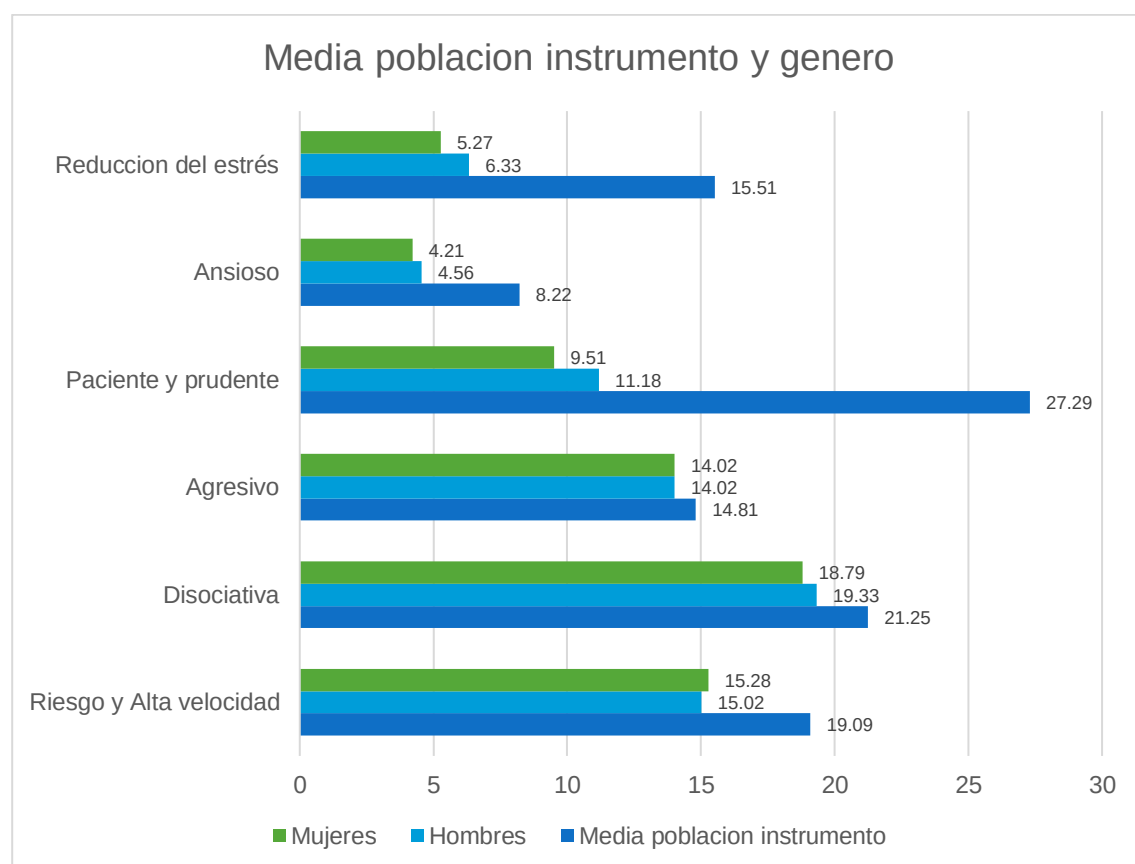
En cuarto lugar, el estilo paciente y prudente, presentando una media por número de ítems de 4,55, y en menor escala aquellas personas que hace entre 1 y 5 años que obtuvieron la licencia de conducir con 1,69 y aquellas que hace más de 5 años en 1,64.

El estilo ansioso en quinto lugar, presenta una media por número de ítems de 2,06, mientras que las personas entre 1 y 5 años de experiencia muestran el 1,25 y quienes hace más de 5 años que obtuvieron la licencia el 0,87.

En cuanto al último estilo, reducción del estrés, la media por número de ítems es de 3,1, y comparando los resultados plasmados en el grafico las personas entre 1 y 5 años de conducción presentan el 1,13 y las personas de más de 5 años de experiencia el 1,08, siendo estos números notablemente menores a la media por número de ítems.

Próximamente, el grafico 11 muestra los resultados obtenidos en referencia a la comparación de la media poblacional del instrumento con las respuestas que refieren a la identificación de genero de los participantes de la muestra.

**Gráfico 11**



**Fuente: elaboración propia**

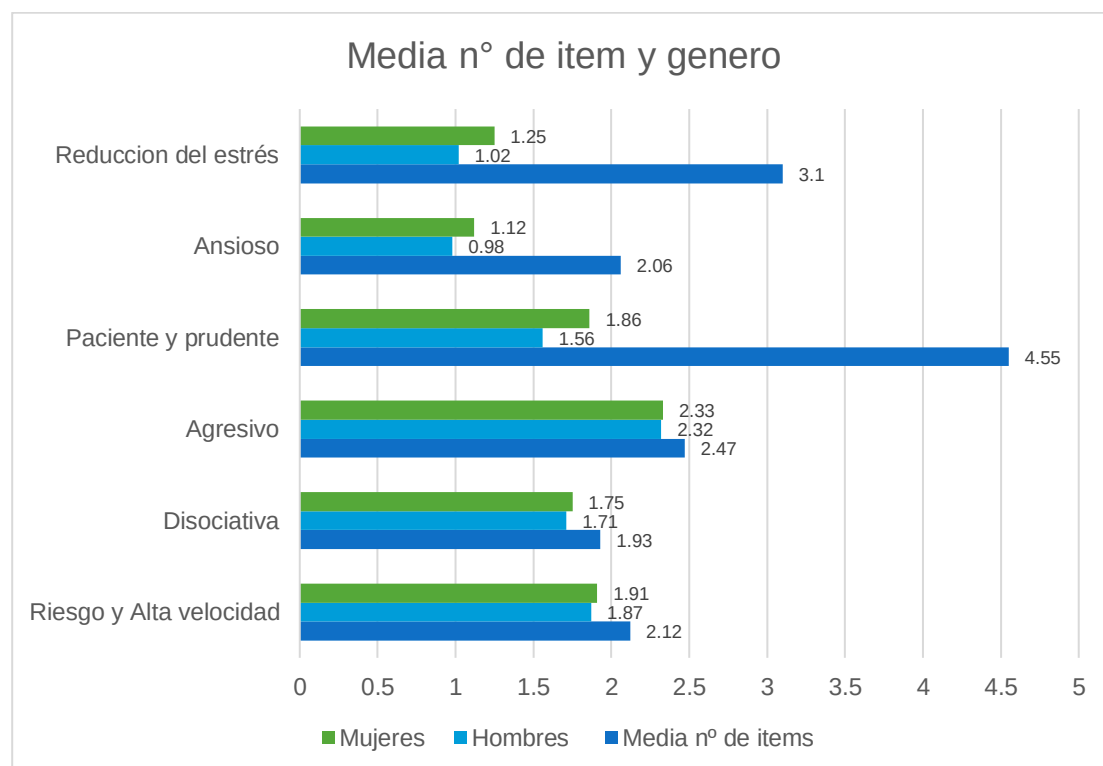
En este grafico se puede vislumbrar en primer lugar al estilo riesgo y alta velocidad contando con una media poblacional de 19,09 en comparación con las personas participantes que se identificaron con el género mujer contando con una media promedio de 15,28 y aquellos identificados como hombres con el 15,02. Por otro lado, en el segundo estilo, disociativa, la media poblacional del instrumento se representa con el 21,25, hombres con el 18,79 y mujeres con el 19,33; a diferencia del siguiente estilo donde la media del instrumento es de 14,81, y ambos grupos de la población presentan el 14,02.

En cuanto al estilo paciente y prudente, presenta en mujeres el 9,51 y en hombres el 11,18 y en comparación a una media población del instrumento de 27, 29.

El penúltimo estilo, denominado ansioso, presenta una media de 8,22, y en cuanto a la muestra referida a mujeres el 4,21 en comparación con la muestra identificada como hombres del 4,56. En último lugar, estilo de reducción del estrés, presentando una media del instrumento de 15,51, y con números bastante menores la población mujeres con el 5,27 y la población hombres con el 6,33.

Con respecto al siguiente gráfico, número 12, se presentan los datos de la media por número de ítem en comparación con el género que la población ha referido identificarse.

**Gráfico 12**



**Fuente: elaboración propia**

Comenzando el análisis desde arriba hacia abajo, se puede observar que el estilo reducción de estrés presenta una media por número de ítems de 3,1 en comparación con mujeres que presenta el 1,25 y hombres el 1,02.

Por otro lado, el estilo ansioso presenta en mujeres el 1, 12 y en hombre en 0,98, en distinción a una media de 2,06. Se refleja en el grafico que el estilo paciente y prudente presenta una media por número de ítems de 4,55, mostrando

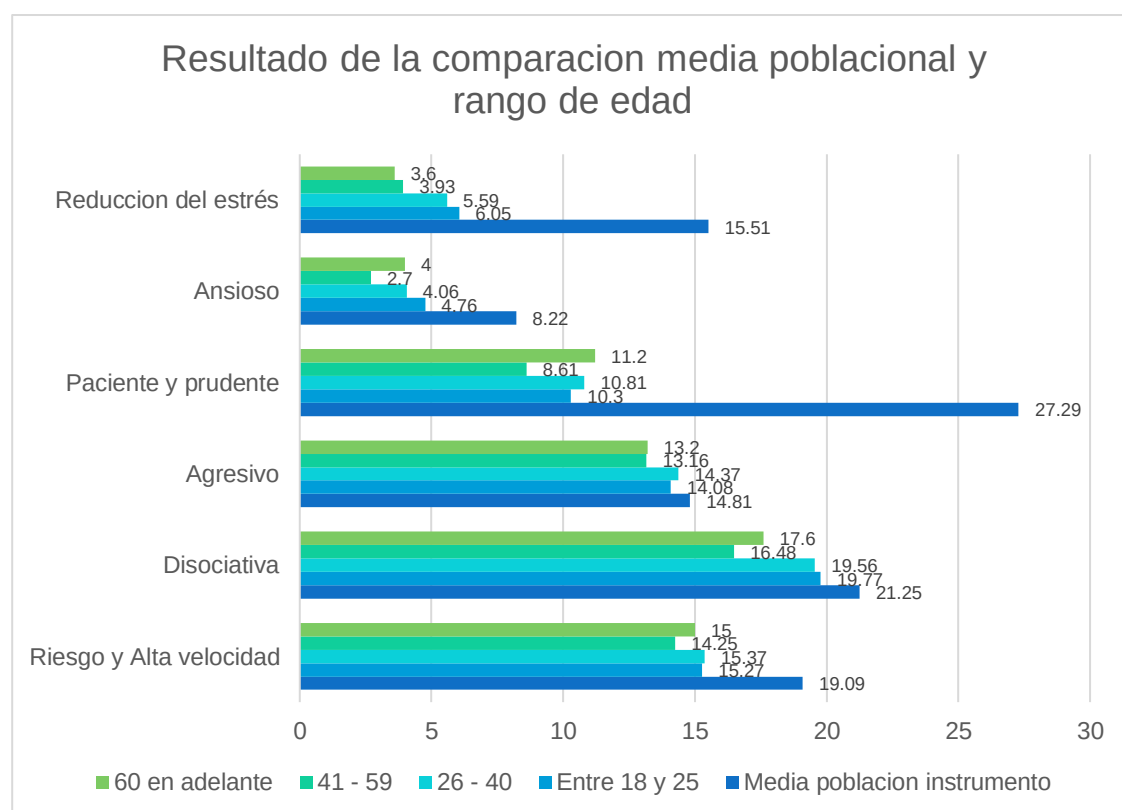
una gran diferencia en cuanto a la población mujeres que se representa con el 1,86 y la población hombres con el 1,56, siendo notablemente menores estas cifras.

En cuarto lugar, el estilo agresivo presenta en mujeres una media por número de ítems de 2,33, siendo similar el resultado en hombres del 2,33 y ambos en comparación con una media por número de ítems de 2,47.

El estilo disociativo presenta en mujeres el 1,75 y en hombres el 1,71 con una media por número de ítems del instrumento de 1,93. Para finalizar, el estilo de riesgo y alta velocidad, presentando una media por número de ítems de 2,12 en comparación a hombres con una cifra de 1,87 y mujeres con el 1,91.

En relación con el grafico 13, muestra los resultados de la comparación entre la media poblacional y el rango de edad de los participantes de la muestra, agrupándose entre 18 y 25 (grupo1), entre 26 y 40 (grupo 2), entre 41 y 49 (grupo 3) y por último de 60 años en adelante (grupo 4).

**Gráfico 13**



**Fuente: elaboración propia**

En este grafico se puede observar en que el primer estilo, de riesgo y alta velocidad presenta una media de instrumento del 19,09 en comparación con el grupo 1 que muestra el 15,27, el grupo 2 el 15,37, el grupo 3 el 14, 25 y el grupo 4

el 15 siendo los valores de los grupos similares entre si y no estableciendo grandes diferencias.

El estilo disociativo expone una media poblacional del 21,25, contrastando en el grupo 1 de edades el 19,77, en el grupo 2 el 19,56, en el grupo 3 el 16,48 y en el grupo 4 el 17,6 de media.

El siguiente estilo, agresivo, muestra que el grupo 1 presenta el 14,08, el grupo 2 el 14,37, el grupo 3 el 13,16 y el grupo 4 el 13,2 en comparación a la media poblacional del instrumento de 14,81.

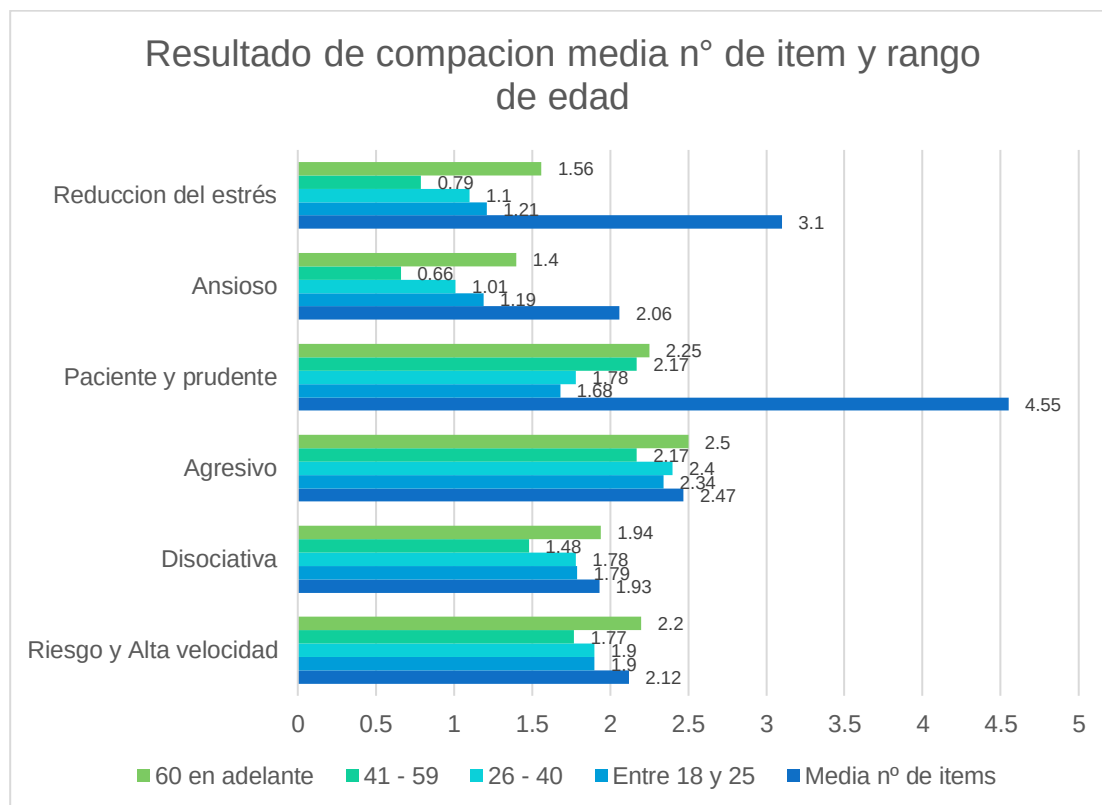
Por otro lado, el estilo paciente y prudente presenta una media de instrumento de 27,29 y denota diferencias en cuanto a los grupos de rango de edad, el grupo 1 presenta el 10,3, el grupo 2 el 10,81, el grupo 3 el 8,6 y el grupo 4 el 11,2; mostrando así valores menores en cuanto a la media poblacional del instrumento, pero similares en cuanto a cada grupo de rango de edad.

El estilo ansioso presenta una media de 8,22 y muestra en el grupo 1 el 4,76, en el grupo 2 el 4,06, en el grupo 3 el 2,7 siendo este el menor valor en este estilo y en el grupo 4 la media de 4.

Para finalizar, en el estilo reducción del estrés, se pueden ver valores que denotan ser menores en cuanto a la media, siendo esta del 15,51, en el grupo 1 se muestra el 6,05, en el grupo 2 el 5,59, en el grupo 3 el 3,93 y en el grupo 4 el 3,6, siendo los dos últimos quienes muestran menores valores, sin embargo, aun así, la totalidad de la población presenta gran diferencia en cuanto a la media poblacional del instrumento.

En último lugar el gráfico 14, representa los resultados de la comparación entre la media por número de ítems y el rango de edad de las personas que participaron de la muestra. Como ha sido referido en el gráfico anterior agrupándose entre 18 y 25 (grupo 1), entre 26 y 40 (grupo 2), entre 41 y 49 (grupo 3) y por último de 60 años en adelante (grupo 4).

**Gráfico 14**



**Fuente: elaboración propia**

Para comenzar el estilo de riesgo y alta velocidad, presentando una media por número de ítems del 2,12 en cuanto a los grupos, primeramente, el grupo 1 con el 1,9, el grupo 2 con el mismo valor (1,9), el grupo 3 con el 1,77 y el grupo 4 con el 2,2 excediendo el valor de los grupos anteriores y además el valor de la media por número de ítems.

Por otro lado, el estilo disociativo, presentando una media de 1,93, en el grupo 1 el 1,79, en el grupo 2 el 1,78, en el grupo 3 el 1,48 y en el grupo 4 el 1,94, siendo los valores en el mismo rango numérico y en su mayoría parecidos entre grupos.

El siguiente estilo, agresivo, presenta como valor en la media por ítems el 2,47, en el grupo 1 el 2,34, en el grupo 2 el 2,4, en el grupo 3 el 2,17 y por último,

en el grupo 4 el 2,5 siendo también característica de este análisis la similitud entre los valores en comparación con el valor a la media establecida.

El cuarto estilo, denominado paciente y prudente, presenta como valor de media por número de ítems el 4,55, mostrando variabilidad con los valores de los grupos dado que el grupo 1 muestra el 1,68, el grupo 2 el 1,78, el grupo 3 el 2,17 y el grupo 4 el 2,25 siendo estas cifras menores a la media de número por ítems.

Por otra parte, el estilo ansioso presenta una media de 2,06, en grupo 1 el 1,19, el grupo 2 el 1,01, el grupo 3 el 0,66 y el grupo 4 el 1,4; no se presentan valores con extrema diferencia entre los grupos, aunque si con respecto a la media de número por ítems lo que podría denotar bajos valores de ansiedad.

Y, por último, y finalizando este análisis, el estilo de reducción de estrés, presentando una media de 3,1, y también establece diferencias en cuanto a los grupos de análisis, dando cuenta que el grupo 1 muestra el 1,21, el grupo 2 el 1,1, el grupo 3 el 0,79 y el grupo 4 el 1,56, siendo este último el grupo que mayor valor presenta en correspondencia a la media de número por ítems, es decir destacar a este grupo como aquel que utiliza recursos de su agrado a la hora de conducir.

Luego de realizar una descripción detalla de los resultados obtenidos mediante la aplicación del instrumento se considera oportuno destacar una reflexión final acerca de los estilos. Poseer un estilo bien definido no es ni bueno ni malo, positivo ni negativo per se, sino que, siguiendo los postulados de las corrientes cognitivas psicológicas de pensamiento, las características van a ser funcional o disfuncional de acuerdo a las demandas del contexto en situaciones particulares. Todo se reduce a que el conductor debe tener la suficiente flexibilidad cognitiva a las distintas demandas del contexto.

## **7. Conclusiones**

La presente investigación tenía por objetivo describir las diferencias entre los estilos de conducción y los niveles de ansiedad en conductores noveles en comparación con conductores experimentados. Por objetivos específicos, identificar los estilos de conducción y los niveles de ansiedad de los conductores noveles, indicar los estilos de conducción y los niveles de ansiedad de los conductores experimentados, establecer similitudes y diferencias de los estilos de conducción y los niveles de ansiedad entre ambos grupos.

A lo largo de los numerosos aspectos tratados en este documento, se podría considerar que son diversos y valiosos los conocimientos y enseñanzas que podemos derivar, y que ahora se trata de recoger, con una dirección clara que lleve hacia una intervención efectiva con relación al entorno afectivo del conductor. El funcionamiento de los planteamientos y procesos cognitivos y sensomotrices, así como su interacción, ha sido ampliamente estudiado dentro de la psicología. La psicología cognitiva, deja entrever como los distintos pensamientos automáticos, funcionales o disfuncionales influyen en las emociones condicionando las conductas. Esta idea no es menor ya que estudiamos a la ansiedad, que puede ser pensada como una reacción emocional producto de diversos pensamientos automáticos que condicionan la actividad de conducir con lo que eso implica.

También en el entorno de la seguridad vial y del estudio del comportamiento humano en el tráfico, estos ámbitos cognitivo y conductual, han sido atendidos paulatinamente de la forma merecida, desde el inicio y evolución de la seguridad vial hasta nuestros días. No obstante, más allá de esto, da la sensación de que existen muchos estudios, pero poca puesta en práctica para mejorar la seguridad en el ámbito vial. Podría pensarse que la psicología del tránsito podría poner en práctica modalidades de intervención psicoeducativas potencializando saberes a la hora de sacar por primera vez la licencia de conducir, sin embargo, esto también sería de gran ayuda implementarlo a la hora de renovar las licencias para actualizar a la población en la formación de conductores, ya sea desde conocimientos sobre mecánica básica para prevenir siniestros ocasionados por fallas motoras como también factores humanos que impidan o perjudiquen la buena convivencia en el ámbito vial.

De hecho, las aptitudes y habilidades configuran, por ejemplo, la piedra angular para la obtención de permisos mediante la formación vial y la selección de conductores, desde los modelos mecanicistas y los modelos conductuales. También los modelos cognitivos y motivacionales, se han ido paulatinamente introduciendo en el diseño de la selección y formación de conductores. Porque si la importancia de las emociones es patente en nuestra vida cotidiana, la importancia de éstas en el ámbito del tráfico y la seguridad vial, por su repercusión vital y social, lo es todavía más. En el ámbito vital, nuestras decisiones y nuestro comportamiento ponen en juego nuestra vida, nuestra salud, y la de los demás.

Teniendo que la aptitud puede ser concebida como una habilidad para realizar diversas actividades pudiéndose mejorar o potencializarse con la práctica, el entrenamiento, las capacitaciones o el estudio, cobraría relevancia lo expuesto anteriormente la importancia de la psicoeducación.

Los resultados obtenidos muestran que en cuanto a los síntomas ansiógenos que presenta la población a la hora de realizar la actividad de conducir, aquellas personas que obtuvieron la licencia hace más de 5 años presentan mayores grados de ansiedad, es decir a más experiencia mayor intensidad de las emociones experimentadas, como en este caso es la ansiedad. Y las personas con menos experiencia, entre 1 y 5 años como es en este estudio, siguen siendo interesantes los síntomas de ansiedad, aunque se presenten en un menor promedio en la población que conduce, es decir los índices de ansiedad están presentes, pero en menor escala.

Como se puede percibir tener altos niveles de ansiedad a la hora de conducir no es propio de un rango etario ni propio de experiencia a la hora de realizar la actividad. La ansiedad es un elemento que no distingue edad, género, experiencia ni propósito de usos del vehículo, es decir, no está condicionada por un único factor. Cuando nos encontramos con ansiedad a la hora de realizar una actividad se pueden pensar en técnicas de regulación de emociones que permiten afrontar de mejor manera las situaciones que se presentan en la cotidianeidad, como es en este caso la actividad de conducir. Podría resultar de utilidad que aquel conductor tome conciencia de la relación entre emoción, cognición y comportamiento mediante una mejor selección de técnicas, simples y sencillas pero eficaces para lograr un mayor control de las emociones.

La experiencia en la conducción supone una mejora de las habilidades y sus tareas relacionadas, un incremento de la percepción subjetiva de control de la conducción, un menor interés por conducir dentro de márgenes estrictos de seguridad y un empeoramiento de las tareas relacionadas con la seguridad. Las conductas y tareas que se repiten frecuentemente, mejoran con la práctica, pero aquellas que se realizan con poca frecuencia y que normalmente van orientadas a la seguridad, llegan a olvidarse, esta podría ser una razón por la que los cursos de conducción informativos e instructivos no disminuyen la implicación en accidentes (Lajunen y Summala, 1995).

La experiencia predice las habilidades cognitivo-motoras o capacidades para la ejecución de la conducción, habilidades que no predicen necesariamente la implicación en accidentes. Sin embargo, los factores motivacionales pasajeros, la personalidad y las actitudes hacia la seguridad vial determinan cómo va a utilizar el conductor sus habilidades (Lajunen y Summala, 1995), lo que predice la implicación en accidentes de conductores expertos que cambian hacia la orientación por las habilidades.

En cuanto al género, aquellas personas que se autoperciben como hombres en comparación con aquellas personas que se autoperciben como mujeres, se observa que no existen grandes diferencias, a partir de la experiencia en la conducción. Sin embargo, el grupo autopercebido como mujeres presentan mayores índices, ya que aparecen más sensibles a la ansiedad en diferentes situaciones viales, es decir en el momento concreto de la actividad. Concretamente, informan de mayor tensión y concentración en situaciones problemáticas de conducción (Westerman et al., 2000).

Por otro lado, los resultados preliminares sugieren un comportamiento globalmente satisfactoriamente del MDSI en el contexto argentino, tanto en lo referente a los resultados del análisis factorial como en cuanto a la consistencia interna de las escalas. Los datos descriptivos muestran que los comportamientos que reconocen con mayor frecuencia están relacionados con los riesgo y velocidad, el agresivo y el disociativo, mientras que los menos frecuentes son el paciente y prudente y el de reducción de estrés.

En otro lugar, las personas autopercebidas como hombre obtuvieron puntuaciones más altas que las mujeres en algunos de los SD más desadaptativos, alcanzando puntuaciones más altas en el SD arriesgado y agresivo.

Los conductores de mediana edad atestiguaron, en menor medida que los conductores jóvenes, la participación en conductas destinadas a reducir el estrés mientras conducían y demostraron menos distracciones. Estos resultados también replican el hallazgo de que los conductores jóvenes admiten en mayor medida estar enojados y mostrar hostilidad al conducir (Farah et al., 2007) y estar ansiosos (Taubman - Ben-Ari et al., 2004).

Los conductores con más experiencia asumen menos riesgos, son menos agresivos, menos distraídos, menos ansiosos y se involucran menos en tareas que reducen el estrés. Los conductores que dieron testimonio de comportarse deliberadamente de manera que los relajara al conducir tendían a ser aquellos con un nivel educativo más alto.

Las correlaciones entre las distintas escalas fueron significativas y destacan las más importantes; en primer lugar, la escala de riesgo correlaciona positivamente con la escala de estilo agresivo, de reducción de estrés y disociativo, y negativamente con la escala de estilo prudente. Es por esto que la escala de estilo de conducción disociativo correlaciona de manera positiva con la escala de estilo ansioso y de reducción de estrés, contrariamente a lo que sucede con la de estilo paciente y prudente. Para finalizar, la escala de estilo de conducción agresivo correlaciona positivamente con la del estilo de reducción de estrés, y de manera negativa con la escala de conducción paciente y prudente.

Resulta importante destacar que este instrumento se ha convertido de potencial interés para el estudio del comportamiento humano en relación a la seguridad en nuestro contexto, sin embargo, el sesgo de deseabilidad social puede ser una fuente importante de invalidación del instrumento. Esto, no simplemente cuando se indagan comportamientos que pueden considerarse socialmente censurables, como violar una norma de tránsito, sino que también cuando se evalúan conductas socialmente deseables, como es en el caso de los ítems que forman parte del estilo cordial y prudente en conducción. El MDSI es un cuestionario único que no solo se relaciona con los estilos de conducción desadaptativos y riesgosos, sino que también proporciona una medida de conducción adaptativa: el estilo de conducción cuidadoso, que puede estar menos sujeto al sesgo de deseabilidad social que las medidas de conducción tradicionales, que están más estrechamente relacionadas a estilos de conducción inadaptados.

Ha sido beneficiosa la posibilidad de haber trabajado con una muestra numerosa, la cual contó con participantes de diversas carreras, lo cual permitió una mirada más amplia, así como el hecho de haber encontrado y demostrado una estrecha relación entre las variables a investigar.

Se ha convertido en un gran desafío a la hora de analizar los datos ya que en la escala STAI no se contaba con un baremo específico para comparar la muestra obtenida en este estudio con otra población.

Esto también me permite pensar que el estudio realizado en la ciudad de Rosario sería interesante realizarlo comparativamente en otras localidades con menor población y por lo tanto menor cantidad de vehículos circulando, lo que permitiría tener un análisis más completo, comparativo y social acerca de la ansiedad en conductores. Pensando en este mismo enfoque orientado en menor cantidad de habitantes en comparación con una ciudad grande como es Rosario y repensar si la cantidad de autos es un factor influyente o no.

Y para finalizar, resulta interesante pensar a la investigación en el contexto actual de Pandemia donde los resultados se añan a la vivencia de los ciudadanos; cuando el contexto se “normalice”, reflexionando sobre esta sociedad postpandemia, y comparar los resultados.

En conclusión, es momento de realizar una labor de concientización que extienda un espacio para las problemáticas en el ámbito del tránsito. Y desde una mirada crítica dar cuenta de la necesidad, no solo de la efectividad de los recursos y propuestas para la disminución de la siniestralidad, sino también la posibilidad de producir herramientas que permitan un mejor desarrollo de las personas en la actividad de conducir.

## Referencias bibliográficas

- American Psychiatric Association (2000). *Diagnostical and statistical manual of mental disorders*. Washington: Editorial Autor.
- Arias, M. J. (2018) *Validez factorial y consistencia interna del inventario MDSI sobre los estilos de conducción vial*. Argentina: Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Asociación civil Luchemos por la Vida (2005). *Accidentes de tránsito*. Estadísticas: muertos en Argentina durante 2005. Recuperado de: <http://www.luchemos.org.ar/espa/mapa0005.htm>.
- Alcázar, A. I. R., Cándido, J. I. S., Méndez Carrillo, X. & Mireia Orgilés, A. (2003) *La terapia cognitivo-conductual en problemas de ansiedad generalizada y ansiedad por separación: un análisis de su eficacia*. España: Anales de psicología.
- Alamar, B., Alonso, F., Calatayud, C., Esteban, C. & Egido, A. (2006). *Emociones y conducción. Teoría y fundamentos*. Attitudes: Buenos Aires.
- Ayuso, J. L. (1988). *Trastornos de angustia*. Barcelona: Ediciones Martínez Roca.
- Barrett, P. M. (2000). *Treatment of childhood anxiety: Developmental aspects*. Clinical. Psychology Review, 20.
- Blasco, R. D. (1994). Psychology and road safety. Applied Psychology: An International Review, 43.
- Ben Ari, O., Mikulincer, M., & Gillath, O. (2004) The multidimensional driving style inventory-scale construct and validation. *Accident analysis and prevention*, (36).
- Bowers, K. S. (1973). Situationism in Psychology: an analysis and critique. *Psychological Review*, (80).
- Borkevek, T. D., Weerts, T. C. & Berstein, D. A. (1977). *Assesment of anxiety*. New York: John Wiley
- Brooks, J. O., Goodenough, R. R., Crisler, M. C., Klein, N. D., Alley, R. L., Koon, B. L. & Wills, R. F. (2010). Simulator sickness during driving simulation studies. *Accident Analysis & Prevention*, (42), 788-796.
- Caamaño, M. M. (2006) *Psicología del tránsito*. La percepción de peligro en relatos de accidentes en conductores de tránsito. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, facultad de psicología.
- Caamaño, M. M. (2009) *Psicología del tránsito. Criterios para la selección de casos de conductores seguros*. Buenos Aires: UCES.

- Carbonell, Bañuls & Miguel-Tobal (1995) "El ambiente del tráfico como generador de ansiedad en el conductor: Inventario de situaciones ansiógenas en el tráfico (ISAT)". Barcelona: Facultad de Psicología.
- Caparrós, A. (2017) *El comportamiento humano en conducción: factores perceptivos, cognitivos y de respuesta*. Cognición y Psicología Aplicada a la conducción de vehículos. Murcia: Universidad de Murcia.
- Endler, N. S. & Magnusson, D. (1976). *Personality and person by situation interaction*.
- Endler, N. S. & Okada, M. (1975). A multidimensional measure of trait anxiety: The S-R Inventory of General Trait Anxiousness. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, (43), 319-329.
- Endler, N. S. (1973). The person versus the situation a pseudo issue? A response to others. *Journal of Personality*, (41), 287-303.
- Endler, N. S.; Magnusson, D.; Ekehammar, B. & Okada, M. (1976). *The multidimensionality of state and trait anxiety*. Scandinavian Journal of Psychology.
- Eysenck, H. J. (1967). *The biological basis of personality*. Springfield: Charles C. Thomas.
- Escanés, G.; Martínez, A. & Merlino, A. (2011) Representaciones sociales de la masculinidad y agresividad en el tránsito. La ira al conducir en Argentina. Ciecs-Conicet: Córdoba, Argentina.
- Evans, L. (1996). The dominant role of driver behavior in traffic safety. *American Journal of Public Health*, (86).
- Farias Olivo, M. G. (2018) *Estructura Interna del inventario multidimensional de estilos de conducción en choferes de corredores de alta capacidad de transporte de Lima*. Lima, Perú: Universidad San Ignacio de Oyola.
- Fairclough, S. H.; Tattersall, A. J. & Houston (2006) Anxiety and performance in the British driving test. *Transportation Research Part*, (9).
- Fernández Ballesteros, R. (2013) *Evaluación psicología. Conceptos. Métodos y estudio de casos*. Madrid: Ediciones Pirámide.
- Fernández Casto, J.; Doval, E. (2010) *La ansiedad y su influencia en los conductores españoles*. Barcelona: Facultad de Psicología.
- French, D. J., West R. J., Elander, J., & Wilding, J. M., (1993). Decision making style, driving style, and self-reported involvement in road traffic accidents. *Ergonomics*, (36).

- Groeger, J. A. & Rothengatter, J. A. (1999) *Investigación del Transporte de Psicología del tráfico y comportamiento*. Editorial Isevier, 1.
- Gulian, E.; Glendon, A. I.; Matthews, G.; Davies, D. R. & Debney, L. M. (1988). *Exploration of driver stress using self-reported data*.
- Rothengatter, T. (1997) Psychological aspects of road user behaviour. *Applied Psychology: an International Review*, (46), 223-234.
- Hole, G. (2007). *The Psychology of Driving*. Londres: Lawrence Erlbaum Associates.
- Hoffmann, M. H. (1995). *El modelo de evaluación psicológica de conductores: Estudio transcultural España-Brasil*. Tese de Doutorado no publicada, Universidad de Valencia. España: Valencia.
- Hoffmann, M. H. (2005). *Comportamiento del conductor de fenómenos psicológicos*. Psicología: Pesquisa & Trânsito.
- Klauer, S. G., Dingus, T. A., Neale, V. L., Sudweeks, J. D., & Ramsey, D. J. (2006). *The Impact of Driver Inattention on Near Crash/Crash Risk: An Analysis Using the Car Naturalistic Driving Study Data*. Washington, DC.
- Ledesma, R.; López de Cózar, E.; Peltzer, R. & Poó, F. (2008) *Fiabilidad y validez del inventario multidimensional de estilos de conducción (MDSI) adaptado a la población argentina*. Argentina: Buenos Aires.
- Ledesma, R.; Montez, S. A. & Poó, F. (2011) *Psicología del tránsito: logros y desafíos de la investigación*. Psiencia: revista latinoamericana de ciencia psicología, (3), 2.
- Lamounier, R., & Rueda, F. J. M. (2005a). *Avaliação psicológica no trânsito: Perspectiva dos motoristas*. Psic- Revista de Psicologia.
- Martins Drumond Brito, A. (2014) *Conductores infractores: un estudio exploratorio de la evaluación psicológica en el tránsito*. Buenos Aires: Universidad del Salvador.
- Montes, S. A; Ledesma, R. D. & Poó, F. M (2008) *Rasgos de personalidad y agresión en conductores*. Instituto Brasileiro de Avallacao Psicologia: Brasil.
- Montes, S. A; Ledesma, R. D. & Poó, F. M. (2010) *Propiedades psicométricas de la escala de deseabilidad social del conductor*. Instituto Brasileiro de Avallacao Psicologia: Brasil.

- Mullen, N., Charlton, J., Devlin, A., & Bé-dard, M. (2010). *Simulator Validity: Behaviors Observed on the Simulator and on the Road*. Oxford: Elsevier Science.
- OMS (2004). *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Génova: Organización Mundial de la Salud. Recuperado de [http://whqlibdoc.who.int/\\_eng](http://whqlibdoc.who.int/_eng).
- OMS (2006). *Preventing disease through healthy environments: Towards an estimate of the environmental burden of disease*. Génova: Organización Mundial de la Salud.
- OMS (2009). *Global status report on road safety: time for action*. Génova: Organización Mundial de la Salud. Recuperado de [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009)
- OMS (2010). *Data Systems. A road safety manual for decision-makers and practitioners*. Génova: Organización Mundial de la Salud. Recuperado de [http://whqlibdoc.who.int/publications/2010/\\_eng](http://whqlibdoc.who.int/publications/2010/_eng).
- Sahar, A. (2009). *Self-Reported driving behaviors as a function of trait anxiety*.
- Sampieri, R. H., & Mendoza Torres. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México, México: Editorial Mc Graw Hill Education.
- Santacruz, I.; Orgilés, M. & Sanchez Meca, J. (2002) *Ansiedad generalizada, ansiedad por separación y fobia escolar: el predominio de la terapia*. Psicología Conductual, 10.
- Sandín, B. & Chorot, P. (1995). *Concepto y categorización de los trastornos de ansiedad*. Manual de psicopatología. Madrid: McGraw-Hill.
- Sierra, J. C., Ortega, V. & Zubeidat, I. (2003) *Ansiedad, angustia y estrés: tres conceptos a diferencias*. Brasil: Universidad de Fortaleza.
- Silva, L., Strey, M. N., & Hoffmann, M. H. (1999). *Representações sociais da condução de ônibus em condutores de transporte coletivo urbano*. Trabalho apresentado do Congresso Interamericano de Psicologia. Caracas, Venezuela: SIP.
- Shoham, S. G., Geva, N., Markovski, R. y Kaplinsky, N. (1976). *Internalization of norms, risk-perception and anxiety as related to driving offences*.
- Soler Pérez, J. J. (1984) *El factor humano en la conducción de vehículos automóviles: un estudio a través del Social Sciences Citation Index (1966 – 1982)*. Universidad de Valencia, Facultad de Psicología. Valencia.

- Soler, J., Montoro, L. y Tortosa, F. (1987). *Stress y conducción*. Tráfico, 25.
- Ulleberg, P. (2002). Personality subtypes of young drivers: relationship to risk taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, (4).
- Wilson, M.; Smith, N.C.; Chattington, M.; Ford, M. & Marple-Horvat, D.E. (2006). *The role of effort in moderating the anxiety-performance relationship: testing the prediction of processing efficiency theory in simulated rally driving*. *Journal of Sports Sciences*, (24).

## **Anexo 1**

### **Consentimiento Informado**

Estimada/o participante:

Me encuentro realizando una investigación con la finalidad de obtener mi título de Licenciada en Psicología. Este estudio está centrado en indagar niveles de ansiedad y estilos de conducción.

Su colaboración en el estudio consistirá en responder unas breves preguntas y dos escalas, actividades que le tomará alrededor de 10 a 15 minutos. Usted tiene total libertad de participar o no en esta recolección de datos, así como también de abandonar su colaboración en cualquier momento del proceso.

La información recopilada mediante su participación será estricta y exclusivamente para este trabajo, y sólo yo tendré acceso a la misma. Asimismo, la información que proporcione no estará identificada con su nombre, para resguardar el anonimato y la confidencialidad de sus respuestas.

Su participación en esta investigación no implica ningún beneficio monetario o de otra clase. No obstante, su colaboración es muy importante para el éxito de este estudio y de futuros estudios relacionados con el tema de investigación.

## Anexo 2

### Cuestionario de Ansiedad Estado

**Instrucción:** a continuación, encontraran una serie de afirmaciones, marca aquella que se adecue a tu manera de conducir.

Las casillas se encontrarán en el siguiente orden:

0 "nunca"

1 "a veces"

2 "generalmente"

3 "siempre"

|    |                                                                   |  |  |  |  |
|----|-------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| 1  | Me siento calmado                                                 |  |  |  |  |
| 2  | Me siento seguro                                                  |  |  |  |  |
| 3  | Estoy tenso                                                       |  |  |  |  |
| 4  | Me siento disgustado                                              |  |  |  |  |
| 5  | Me siento confortable,<br>descansado                              |  |  |  |  |
| 6  | Me siento alterado                                                |  |  |  |  |
| 7  | En este momento estoy<br>preocupado por algún posible<br>problema |  |  |  |  |
| 8  | Me siento satisfecho                                              |  |  |  |  |
| 9  | Me siento asustado                                                |  |  |  |  |
| 10 | Me siento cómodo                                                  |  |  |  |  |
| 11 | Tengo confianza en mi mismo                                       |  |  |  |  |
| 12 | Me siento nervioso                                                |  |  |  |  |
| 13 | Me siento agitado                                                 |  |  |  |  |
| 14 | Me siento indeciso                                                |  |  |  |  |
| 15 | Me siento tranquilo                                               |  |  |  |  |
| 16 | Me siento “a gusto”                                               |  |  |  |  |
| 17 | Estoy preocupado                                                  |  |  |  |  |
| 18 | Me siento aturdido                                                |  |  |  |  |
| 19 | Me siento equilibrado                                             |  |  |  |  |

|    |                |  |  |  |  |
|----|----------------|--|--|--|--|
| 20 | Me siento bien |  |  |  |  |
|----|----------------|--|--|--|--|

### **Inventario Estilos de Conducción**

**Instrucciones:** a continuación, encontraras una serie de afirmaciones, marca aquella que se adecue a tu manera de conducir.

Las casillas se encontrarán en el siguiente orden:

0 "nunca"

1 "levemente"

2 "moderamente"

3 "a menudo"

4 "frecuentemente"

5 "siempre"

|   |                                                                                                               |  |  |  |  |  |  |
|---|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| 1 | Discutir o pelear con otros conductores o con peatones                                                        |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Enojarme por los que conducen lento en el carril rápido                                                       |  |  |  |  |  |  |
| 3 | Tocar la bocina o hacer luces al coche de adelante como señal de enojo                                        |  |  |  |  |  |  |
| 4 | Pasar un semáforo que justo cambió a luz roja                                                                 |  |  |  |  |  |  |
| 5 | Insultar a otros conductores                                                                                  |  |  |  |  |  |  |
| 6 | Cuando se pone en verde el semáforo y el coche de adelante no arranca, espero con paciencia hasta que lo haga |  |  |  |  |  |  |
| 7 | Sentirme frustrado o incapaz de conducir                                                                      |  |  |  |  |  |  |
| 8 | Sentirme nervioso mientras manejo                                                                             |  |  |  |  |  |  |

|           |                                                                                                                                                                 |  |  |  |  |  |  |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>9</b>  | Ponerme impaciente cuando conduzco en las horas pico                                                                                                            |  |  |  |  |  |  |
| <b>10</b> | Sentirme estresado mientras manejo                                                                                                                              |  |  |  |  |  |  |
| <b>11</b> | Aunque tenga prioridad de paso reducir la velocidad en todas las esquinas o cruces                                                                              |  |  |  |  |  |  |
| <b>12</b> | En una intersección en la que no tengo derecho de paso, espero pacientemente a que terminen de pasar otros vehículos                                            |  |  |  |  |  |  |
| <b>13</b> | Baso mi conducta en el lema "mejor prevenir que curar"                                                                                                          |  |  |  |  |  |  |
| <b>14</b> | Planeo un viaje con antelación                                                                                                                                  |  |  |  |  |  |  |
| <b>15</b> | Conducir estando pendiente de las maniobras inesperadas de otros conductores                                                                                    |  |  |  |  |  |  |
| <b>16</b> | Intentar conducir con precaución                                                                                                                                |  |  |  |  |  |  |
| <b>17</b> | Olvidar donde dejé el vehículo estacionado                                                                                                                      |  |  |  |  |  |  |
| <b>18</b> | Por seguir el tránsito no darme cuenta y cruzar un semáforo en rojo                                                                                             |  |  |  |  |  |  |
| <b>19</b> | Salir con la intención de ir hacia un destino y de pronto darme cuenta que estoy yendo a otro lado                                                              |  |  |  |  |  |  |
| <b>20</b> | Por ir distraído o preocupado, darse cuenta tarde de que el vehículo de adelante ha reducido su velocidad, y tener que frenar bruscamente para evitar un choque |  |  |  |  |  |  |
| <b>21</b> | Estar distraído o                                                                                                                                               |  |  |  |  |  |  |

|    |                                                                                                     |  |  |  |  |  |  |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
|    | pensando en otra cosa y no advertir que un peatón estaba cruzando la calle                          |  |  |  |  |  |  |
| 22 | Tener que llegar a un lugar y dar más vueltas de las necesarias                                     |  |  |  |  |  |  |
| 23 | Arrancar en el semáforo y darme cuenta que el coche está en tercera                                 |  |  |  |  |  |  |
| 24 | Querer encender el limpiaparabrisas y, en su lugar, encender las luces                              |  |  |  |  |  |  |
| 25 | Olvidar que llevo las luces altas hasta que otro conductor me hace luces advirtiéndome de ello      |  |  |  |  |  |  |
| 26 | Planear mal una ruta, y en consecuencia, encontrarme en un embotellamiento que podría haber evitado |  |  |  |  |  |  |
| 27 | Casi chocar contra algo por calcular mal el espacio que había para estacionar                       |  |  |  |  |  |  |
| 28 | Disfrutar al sentir la potencia o el ruido del motor                                                |  |  |  |  |  |  |
| 29 | Disfrutar la sensación de acelerar y pasar los cambios de forma rápida                              |  |  |  |  |  |  |
| 30 | En la ciudad manejar un poco por encima del límite de velocidad                                     |  |  |  |  |  |  |
| 31 | Sentir que el auto o el motor piden más velocidad                                                   |  |  |  |  |  |  |
| 32 | Seguir de cerca o pegarse a otros vehículos                                                         |  |  |  |  |  |  |

|           |                                                                  |  |  |  |  |  |  |
|-----------|------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>33</b> | Disfrutar la sensación de manejar al límite                      |  |  |  |  |  |  |
| <b>34</b> | Cuando alguien trata de pasarme, manejo más rápido para evitarlo |  |  |  |  |  |  |
| <b>35</b> | Me gusta tomar riesgos mientras conduzco                         |  |  |  |  |  |  |
| <b>36</b> | Disfrutar de la conducción peligrosa                             |  |  |  |  |  |  |
| <b>37</b> | Disfrutar del paisaje mientras conduzco                          |  |  |  |  |  |  |
| <b>38</b> | Escuchar música para relajarme mientras manejo                   |  |  |  |  |  |  |
| <b>39</b> | Mientras manejo trato de relajarme                               |  |  |  |  |  |  |
| <b>40</b> | Cuando conduzco pienso en otras cosas para pasar el tiempo       |  |  |  |  |  |  |