

**Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Consejo de Seguridad Vial
Dirección de Proyectos
Área de Investigación y Estadística**

**Principales actitudes que influyen en la toma de
decisiones riesgosas en la conducción, en los
habitantes del Cantón de Alajuela**

2011

**Licda. Susana Umaña Artavia
Psicóloga**

Equipo Responsable

Dirección de Proyectos

Eddie Elizondo Mora
Teresita Guzmán Duarte
Eduardo Caravaca Picado
Natalia Gómez Barrantes
Carlos Güemez Shedden
Susana Umaña Artavia

Asesoría en Tecnología de la Información

Rocio Gamboa Gamboa
Digna Walters Brown

Reconocimientos

Deseo agradecer por la colaboración brindada para realizar esta investigación a las ingenieras Rocio Gamboa Gamboa y Digna Walters Brown de la Asesoría en Tecnología de la Información, por el suministro de las bases de datos del Cantón, a los compañeros del Área de Investigación y Estadística Carlos Güemez Shedden por sus conocimientos en paquetes de computo y ayuda oportuna al respecto, a la compañera Natalia Gómez Barrantes, por la elaboración del mapa de Alajuela, a Teresita Guzmán Duarte y Eduardo Caravaca Picado por su ayuda con las fórmulas estadísticas suministradas así como a Bohian Pérez Stefanov por la revisión y sugerencias al documento final.

Así también al compañero del Área de Investigación y Estadística Adrian Solís Chavarría por su colaboración en el transporte hasta Alajuela.

Tabla de Contenido

Contenido Índice General

| | |
|--|----|
| Introducción | 8 |
| Justificación | 9 |
| 1. Marco Teórico | 10 |
| 1.1. Factores de riesgo en la conducción: | 10 |
| 1.2. Jerarquía de Necesidades..... | 13 |
| 1.3. Autoestima | 14 |
| 1.4. Inteligencia Emocional..... | 17 |
| 1.5. Ser hombre en Costa Rica | 22 |
| 1.6. Búsqueda de Sensaciones | 25 |
| 1.7. Actitud..... | 27 |
| 1.8. Comportamiento..... | 28 |
| 2. Metodología..... | 31 |
| 2.1. Objetivo General: | 31 |
| 2.2. Tipo de Investigación | 32 |
| 2.3. Técnica | 32 |
| 2.4. Tipo de vehículo..... | 33 |
| 2.5. Año de Fabricación | 34 |
| 2.6. Sexo:..... | 34 |
| 2.7. Estratificación por edad: | 35 |
| 2.8. Estratificación geográfica: | 36 |
| 2.9. Estratificación por tamaño de hábitat:..... | 37 |
| 2.10. Distribución proporcional por distrito:..... | 38 |
| 2.11. Administración de Instrumentos: | 39 |
| 2.12. Instrumentos Administrados: | 40 |
| 2.13. Codificación y Análisis de Datos:..... | 40 |
| 3. Resultados y Análisis..... | 42 |

| | |
|--|----|
| 3.1. Análisis de los datos socio-demográficos: | 42 |
| 3.2. Análisis de las actitudes hacia comportamientos de riesgo | 44 |
| 3.4. Análisis de la escala de Búsqueda de Sensaciones (SSS-V) | 70 |
| 4. Conclusiones | 78 |
| 5. Recomendaciones | 83 |
| 6. Bibliografía..... | 84 |
| 7. Anexos..... | 87 |

Índice contenido de ilustraciones

| | |
|---------------------------------------|----|
| Ilustración 1. El cerebro humano..... | 20 |
| Ilustración 2. Mapa | 36 |

Índice contenido de gráficos

| | |
|--|----|
| Gráfico 1: Distribución de accidentes por distritos 2009..... | 37 |
| Gráfico 2. Correlación actitudes y comportamientos | 57 |
| Gráfico 3. Actitudes hacia la violación de las reglas de tránsito | 58 |
| Gráfico 4. Comportamientos hacia las violaciones a las reglas de tránsito | 59 |
| Gráfico 5: Actitudes hacia la alta Velocidad | 60 |
| Gráfico 6: Comportamientos hacia la alta Velocidad..... | 61 |
| Gráfico 7: Actitud hacia la conducción descuidada | 62 |
| Gráfico 8: Comportamiento hacia la conducción descuidada | 62 |
| Gráfico 9: Actitudes hacia la conducción distraída | 63 |
| Gráfico 10: Comportamiento hacia la conducción distraída..... | 64 |
| Gráfico 11: Actitud hacia la conducción temeraria | 65 |
| Gráfico 12: Comportamiento hacia la conducción temeraria | 66 |
| Gráfico 13: Actitudes hacia la conducción bajo los efectos del alcohol | 67 |
| Gráfico 14: Comportamiento hacia la conducción bajo los efectos del alcohol..... | 68 |
| Gráfico 15: Actitudes hacia la agresión en la conducción | 69 |
| Gráfico 16: Agresión en la conducción..... | 70 |
| Gráfico 17: Desinhibición | 73 |
| Gráfico 18: Susceptibilidad al aburrimiento | 74 |

| | |
|--|----|
| Gráfico 19: Búsqueda de experiencias | 76 |
| Gráfico 20: Entusiasmo y búsqueda de aventuras | 77 |

Índice contenido de tablas

| | |
|--|----|
| TABLA 1. Niveles de alcohol en la sangre | 12 |
| TABLA 2. Descripción de los tipos de vehículos accidentados | 33 |
| TABLA 3. Año de fabricación vehículos | 34 |
| TABLA 4. Sexo | 34 |
| TABLA 5. Edades | 35 |
| TABLA 6. Rutas | 36 |
| TABLA 7. Distritos | 38 |
| TABLA 8. Clasificación de ocupaciones..... | 43 |
| TABLA 9. Datos generales de conducción..... | 44 |
| TABLA 10. Actitudes hacia la violación a las reglas de tránsito | 45 |
| TABLA 11. Actitudes hacia la alta velocidad | 46 |
| TABLA 12. Actitudes hacia la conducción descuidada..... | 48 |
| TABLA 13. Actitudes hacia la conducción distraída | 48 |
| TABLA 14. Actitudes hacia la conducción temeraria..... | 49 |
| TABLA 15. Actitudes hacia el manejo bajo efectos del alcohol | 50 |
| TABLA 16. Actitudes hacia la agresión en la conducción..... | 51 |
| TABLA 17. Actitudes hacia la conducción descuidada de otros conductores..... | 51 |
| TABLA 18. Comportamientos hacia la violación de las reglas de tránsito | 52 |
| TABLA 19. Comportamientos hacia la alta velocidad..... | 53 |
| TABLA 20. Comportamiento descuidado en la conducción..... | 53 |
| TABLA 21. Comportamiento distraído en la conducción | 54 |
| TABLA 22. Comportamiento hacia la conducción temeraria | 54 |
| TABLA 23. Comportamiento hacia la conducción bajo los efectos del alcohol..... | 55 |
| TABLA 24. Comportamiento agresivo al conducir..... | 56 |
| TABLA 25. Correlación actitudes y comportamientos | 57 |
| TABLA 26. Actitudes hacia las reglas de tránsito..... | 58 |
| TABLA 27. Comportamientos hacia las reglas de tránsito: | 58 |
| TABLA 28. Actitudes hacia la alta velocidad: | 60 |

| | |
|---|----|
| TABLA 29. Comportamientos hacia la alta velocidad:..... | 60 |
| TABLA 30. Actitudes hacia la conducción descuidada:..... | 61 |
| TABLA 31. Comportamiento hacia la conducción descuidada: | 62 |
| TABLA 32. Actitudes hacia la conducción distraída: | 63 |
| TABLA 33. Comportamientos hacia la conducción distraída: | 63 |
| TABLA 34. Actitudes hacia la conducción temeraria:..... | 65 |
| TABLA 35. Comportamientos hacia la conducción temeraria:..... | 65 |
| TABLA 36. Actitudes hacia el manejo bajo los efectos del alcohol:..... | 66 |
| TABLA 37. Comportamientos hacia el manejo bajo los efectos del alcohol: | 67 |
| TABLA 38. Actitudes hacia la agresión en la conducción:..... | 68 |
| TABLA 39. Comportamientos hacia la agresión en la conducción: | 69 |
| TABLA 40. Desinhibición | 72 |
| TABLA 41. Susceptibilidad al aburrimiento | 73 |
| TABLA 42. Búsqueda de experiencias..... | 75 |
| TABLA 43. Entusiasmo y búsqueda de aventuras | 76 |

Introducción

La presente investigación es la segunda realizada en el Área de Investigación de la Dirección de Proyectos del Consejo de Seguridad Vial, concerniente al problema de salud pública como lo son los accidentes de tránsito, específicamente indaga los factores de riesgo y factores de protección en conductores de vehículos livianos del Cantón Central de Alajuela, durante el año 2009.

Así también se dan unas sugerencias de intervención, las cuales son las mismas que se presentaron en la investigación anterior del Cantón de Pococí, ya que se considera son imprescindibles para mejorar la seguridad vial del país y se insistirá en la puesta en práctica de las mismas, hasta que sea una realidad en nuestra labor como formadores de la educación vial.

Justificación

Se justifica la presente investigación, toda vez que Alajuela es uno de los cantones catalogados por el Gobierno de la República como un tramo de carretera con mayor concentración de accidentes de tránsito con heridos y muertos a intervenir con acciones de seguridad vial.

Se pretende valorar a los conductores para conocer su formación en educación vial y por tanto sus cogniciones al respecto, las cuales van a plasmarse en sus comportamientos, que dan como resultado ser uno de los cantones con más accidentabilidad vial.

Así mismo se propone un plan de intervención, el cual se espera de fruto a mediano plazo, tomando en cuenta que la formación del conductor costarricense es pobre y se encuentra enviciada con acciones y actitudes erráticas.

1. Marco Teórico

En el siguiente marco teórico, se pretende explicar el comportamiento riesgoso de los conductores del Cantón Central de Alajuela, para este fin se ha realizado una investigación teórica que tratará de explicar cada uno de los componentes que se han tomado en cuenta desde el punto de vista psicológico.

1.1. Factores de riesgo en la conducción:

Los conductores se ven afectados por una serie de factores de riesgo que influirán a la hora de conducir. Para Montoro (2000), los factores de riesgo que contribuyen a los accidentes son:

- Fisiológicos: capacidad psicofísica para desarrollar la tarea seleccionada, por ejemplo, coordinación de movimientos, buena vista, oído, reflejos...
- Relacionados con la experiencia y conocimiento de la tarea a realizar: el hábito tiene gran relevancia en la conducción, ya que a partir del segundo año de obtener el permiso, el conductor se siente más cómodo y el riesgo de sufrir un accidente empieza a ascender.
- Psicológicos: factores como las actitudes, valores, hábitos, componentes de la personalidad, estilo de vida (preocupaciones que sufre el conductor y que inciden directamente en su capacidad de conducción)... pueden ser igual o más relevantes que los no psicológicos.

Los factores psicológicos pueden influenciar de forma positiva o negativa, dependiendo de la subjetividad con que se tomen las situaciones que se están viviendo.

Las personas conducirán de forma similar a como es su comportamiento habitual y sus rasgos de personalidad, pero su estado de ánimo también influirá en la toma de decisiones de la conducción, adaptando el manejo a su estado emocional.

En una investigación titulada Rasgos de personalidad de los conductores reincidentes, Abad (1998), llegó a la conclusión de que los factores que más influyen en los accidentes de tráfico suelen ser de tipo temperamental y de carácter (como fue citado por Aldea, s.f, p.2).

Entre los factores de riesgos que van a influenciar la conducción está el estrés. El estrés puede predisponer o hacer más vulnerable a una persona a un accidente, porque proporciona comportamientos de conducción temeraria al disminuir las capacidades perceptuales, atencionales, cognitivas o motoras.

Otro factor es la velocidad, para la OMS (2006), en su Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, en el capítulo factores de riesgo, define velocidad de la siguiente manera: "Hay exceso de velocidad cuando un vehículo circula por encima del límite de velocidad vigente. Un vehículo circula a una velocidad inapropiada cuando su velocidad no corresponde al estado del camino y a las condiciones del tránsito. Mientras que los límites de velocidad solo advierten que las velocidades superiores son ilegales, le incumbe a cada conductor decidir cuál es la velocidad apropiada dentro del límite impuesto".

Otro de los factores de riesgos en la conducción es el consumo de alcohol y/o drogas. La persona que consume drogas y/o alcohol, tiene consecuencias a nivel cerebral, que se van a manifestar de forma física y afecta en la conducción.

El alcohol produce una 'depresión' del sistema nervioso central, que provoca el deterioro de la función psicomotora, la percepción sensorial (vista y oído) y modifica el comportamiento de la persona. Estos deterioros sumados a la conducción de vehículos, los resultados van a ser muy perjudiciales, no solamente para la persona que acostumbre tomar licor y conducir, sino también para los que están a su alrededor.

Algunos de los efectos son sobre la función psicomotora y las capacidades del conductor. La función psicomotora se ve afectada porque el alcohol produce un descenso del nivel de activación, aumentando el tiempo de reacción, que es el tiempo que tarda la persona para percibir plenamente las sensaciones y/o recibir información, en decidir qué debe hacer y cuándo actuar.

Asimismo, el alcohol produce importantes efectos sobre la coordinación bimanual, deteriorándola, y sobre la atención y la resistencia a la monotonía. También se va a ver alterada la

capacidad para juzgar la velocidad, la distancia y la situación relativa del vehículo, así como la capacidad para seguir una trayectoria o hacer frente a una situación inesperada.

La visión también se afecta con el consumo del alcohol, deteriorándose la capacidad y acomodación de los objetos y alterándose la visión periférica. Además se altera la capacidad de distinción entre los sonidos.

Sobre el comportamiento y la conducta, el alcohol produce un efecto de “sobreevaluación” que unido al marcado deterioro de las funciones cognitivas y psicofísicas, de lo que muchas veces el conductor no es consciente e induce frecuentemente a una sensación subjetivo de mayor seguridad en sí mismo.

Por otra parte, el alcohol puede alterar la conducta-comportamiento, y bajo sus efectos no son infrecuentes las reacciones de euforia, agresividad, conductas temerarias, etc.

TABLA 1. Niveles de alcohol en la sangre

| Gramos de alcohol por litro de sangre | Estado mental | Conducta | Movimientos y percepciones |
|---------------------------------------|--|---|---|
| 0 - 0.5 | Leve alegría | Apropiada | Leve lentitud y/o torpeza |
| 0.5 - 1 | Alegría, menor juicio, menor concentración | Desinhibición social | Lentitud, torpeza, disminución del campo visual |
| 1 - 1.5 | Emociones inestables, confusión | Descontrol (mal genio), agresividad | Lengua trapesa, andar tambaleante, visión doble |
| 1.5 - 2 | Incoherencia, tristeza, rabia | Mayor descontrol, mareo / vómitos | Dificultad para hablar y caminar |
| 2 - 3 | Escasa conciencia | Apatía e inercia. Incontinencia de esfínteres | Incapacidad de hablar y caminar |
| 3 - 4 | Coma (inconciencia) | Ausente | Ausencia de reflejos y sensibilidad |

Obtenida de “Efectos del Alcohol,” s.f. Recuperado el 30-04-2009 de <http://www.eltabacoapeta.com/otras-drogas/alcohol/efectos-del-alcohol/>

Para la OMS, el consumo del alcohol como riesgo de colisión va a variar con la edad y el hábito de beber.

Además de los factores que influyen en la formación de un buen conductor, es necesario que éste sea consciente de quién es, cuáles son sus limitaciones, así como sus fortalezas. Una necesidad inherente del ser humano es la necesidad de sobrevivir de protegerse, desde el vientre de la madre ya está dependiendo emocionalmente de otra persona, cuando nace y conforme va creciendo esta dependencia ya no es solamente emocional sino también física.

1.2. Jerarquía de Necesidades

Maslow psicólogo estadounidense, identificó seis necesidades básicas en el individuo citado por Rafael Gautier y Boeree G, (2003), estas son:

- Necesidades fisiológicas: estas necesidades son la primera prioridad del individuo y se relacionan con la supervivencia, entre ellas están: la alimentación, el saciar la sed, el mantenimiento de una temperatura corporal adecuada, también se encuentran necesidades de otro tipo como el sexo, la maternidad o las actividades completas.
- Necesidades de seguridad: en esta categoría se encuentra la necesidad de protección, estas necesidades se relacionan con el temor de los individuos a perder el control de su vida y están íntimamente ligadas al miedo, miedo a lo desconocido. Y hay necesidad de seguridad física, de empleo, de recursos, moral, familiar, de salud, de propiedad privada, etc. Es la necesidad de estabilidad emocional y física.
- Necesidades sociales: tienen relación con la necesidad de compañía del ser humano, con su aspecto afectivo y su participación social, se dan una vez satisfechas las necesidades fisiológicas y de seguridad, la motivación se da por las necesidades sociales. Entre estas están las necesidades de comunicarse con otras personas, la de establecer amistad con ellas, la de manifestar y recibir afecto, la de vivir en comunidad, la de pertenecer a un grupo y sentirse aceptado dentro de él, entre otras.

- Necesidades de reconocimiento: necesidades del ego o de la autoestima. Es la necesidad de toda persona de sentirse apreciado, tener prestigio y destacar dentro de su grupo social, de igual manera se incluyen la autovaloración y el respeto a sí mismo.
- Necesidades de autorrealización: se convierten en el ideal para cada individuo, incluye la moral, creatividad, espontaneidad, falta de prejuicios, aceptación de hechos, resolución de problemas. En este nivel el ser humano requiere trascender, dejar huella, realizar su propia obra, desarrollar su talento al máximo.

Maslow, coloca después de las necesidades fisiológicas, la seguridad personal, el conductor con una buena salud mental, buscará su propio bienestar a la hora de conducir, demuestra respeto a las señales de tránsito, cuida la forma de conducir da un buen ejemplo, etc.

La otra necesidad es la social, el ser humano por naturaleza también es sociable, necesita de los demás para vivir, necesita dar amor y recibir amor, proteger y ser protegido. Un conductor con un buen grado de madurez emocional, tiene consciencia de que no está solo en la carretera, que forma parte de una sociedad la cual debe cuidar para ser cuidado, por tanto es una persona que se cuida a sí misma, pero también cuida a los demás, está atento a las maniobras propias así como las de los otros.

Entre los factores que forman un buen conductor está la autoestima. Branden, N. (1995), define autoestima de la siguiente forma:

1.3. Autoestima

Es un estado mental, que lleva al ser humano a crearse un concepto valorativo de sí mismo, este puede ser positivo o negativo. Este concepto valorativo, está sustentado

por los pensamientos, sentimientos, sensaciones y experiencias que se han ido recogiendo e interiorizando en la vida.

La autoestima se forma desde la concepción, en el vínculo que existe entre los padres y el embrión. Las emociones y pensamientos de la madre, se presenta en el ser como reacciones eléctricas y químicas, de esta forma sus sentimientos o emocionales sobre el bebe en formación son recibidas y grabadas en su sistema nervioso.

Según esta definición, si un bebé es rechazado en el vientre de la madre, este mensaje llega a él produciendo de forma totalmente inconsciente una autoestima baja de rechazo.

Esto influirá inconscientemente en el concepto que más tarde él tendrá de sí mismo y repercutirá en diferentes formas y él o ella y puede ser que en el futuro no logre comprender las causas de sus conflictos.

Conforme el niño va desarrollándose, formarán su autoestima, el ambiente familiar, la familia es la principal institución formadora del ser humano, donde se incorporan los valores, reglas, costumbres y ejemplos, que el niño llevará a su madurez. Así también tiene que ver con el juicio emitido de todas las personas que lo o la rodean durante su vida.

El autoconcepto es una parte muy importante de la autoestima, porque según como éste este así también se concebirá a sí mismo y este autoconcepto, es lo que influirá en su conducta en cada fase de su vida.

El autoconcepto se basa en tres niveles, que regularán toda la conducta humana, estos son:

- Nivel cognitivo-intelectual; son las ideas, pensamientos, percepciones, etc., y de qué forma se procesa esta información.
- Nivel emocional afectivo, es el juicio de valor sobre las cualidades personales.
- Nivel conductual que es la decisión de actuar dependiendo de la circunstancia.

Las personas pueden desarrollar autoestima alta, baja o adecuada. La autoestima de la persona es la que define los fracasos o los éxitos.

- ***Autoestima es baja.***

Branden, N. (1995), la autoestima baja es:

“Una persona con baja autoestima suele ser alguien inseguro, que desconfía de las propias facultades y no quiere tomar decisiones por miedo a equivocarse. Además, necesita de la aprobación de los demás pues tiene muchos complejos. Suele tener una imagen distorsionada de sí mismo, tanto a lo que se refiere a rasgos físicos como de su valía personal o carácter. Todo esto le produce un sentimiento de inferioridad y timidez a la hora de relacionarse con otras personas. Le cuesta hacer amigos nuevos y está pendiente del qué dirán o pensarán sobre él, pues tiene un miedo excesivo al rechazo, a ser juzgado mal y a ser abandonado. La dependencia afectiva que posee es resultado de su necesidad de aprobación, ya que no se quiere lo suficiente como para valorarse positivamente”.

- ***Autoestima alta o sobredimensionada.***

Branden, N. (1995):

“La autoestima alta se puede observar cuando se tienen ideas de superioridad, la persona se siente más valioso(a) que los demás, y por lo tanto no le da importancia a las otras opiniones, se cree que se tiene una capacidad por encima a la de todo el mundo”.

- ***Autoestima adecuada***

Branden, N. (1995):

“Tanto en la autoestima baja como en la sobre evaluada existe en el engaño, porque las ideas que se tienen de sí mismos(as) son equivocadas”.

Alguien con una buena autoestima no necesita competir, no se compara, no envidia, no se justifica por todo lo que hace, no actúa como si "pidiera perdón por existir", no cree que está molestando o haciendo perder el tiempo a otros, se da cuenta de que los demás tienen sus propios problemas en lugar de echarse la culpa "por ocasionar molestias".

Además de una autoestima adecuada, el conductor debe tener además de la inteligencia común, que se define como: la capacidad de entender, asimilar, elaborar información y utilizarla adecuadamente. Es la capacidad de procesar información y está íntimamente ligada a otras funciones mentales como la percepción, o capacidad de recibir dicha información, y la memoria, o capacidad de almacenarla.

1.4. Inteligencia Emocional

La inteligencia que se necesita para conducir, ésta va más allá de la inteligencia normal.

Ante el crecimiento vehicular, se exige cada vez más de conductores inteligentes, esta inteligencia no siempre se encuentra en todos los conductores; varios factores inciden para ser un buen conductor, entre ellos: experiencia, edad, madurez emocional y muy importante la inteligencia aplicada a la hora de la conducción.

La inteligencia que es necesaria en la conducción es la que se conoce como inteligencia emocional y no tiene que ver con el coeficiente intelectual, sino con las decisiones racionales que se toman en un momento dado, basándose en las emociones, las cuales influyen en toda toma de decisiones.

Se entiende por inteligencia emocional las habilidades personales, entre las que se destaca el autocontrol, el entusiasmo, la perseverancia y la capacidad para motivarse a sí mismo.

Según la Inteligencia Emocional todos los seres humanos poseemos dos mentes, una racional y la otra emocional, donde las dos interactúan entre sí, para construir la vida

mental. De la integración de estas dos mentes, provienen los pensamientos y por lo tanto acciones que se decidan tomar.

Para Daniel Goleman (2001), la mente racional es la modalidad de comprensión que suele ser consciente, más despierta, más pensativa, más capaz de ponderar y de reflexionar. El otro tipo de conocimiento, más impulsivo y más poderoso, que muchas veces puede ser ilógico, es la mente emocional.

Debe de existir un equilibrio en las dos mentes, en el que la emoción alimente y de forma a las operaciones de la mente racional y esta a su vez ajusta y censura las entradas procedentes de las emociones si así fuera necesario.

En muchas ocasiones las emociones fuertes hacen que se rompa el equilibrio y la mente emocional se desborda y secuestra la mente racional, esto ocurre cuando realizamos actos que sabemos que están mal, pero tomamos la decisión de llevarlos a cabo. En cuanto a la conducción de vehículos, estos actos se llevan a cabo cuando se incurre en alguna falta que nos hace cometer infracciones de tránsito, cuando se tiene total conocimiento de que se incurrirá en falta.

La inteligencia emocional constituye el vínculo entre los sentimientos, el carácter y los impulsos morales, las actitudes éticas fundamentales que adoptamos en la vida se asientan en las capacidades emocionales subyacentes. El impulso es el vehículo de la emoción y la semilla de todo impulso es un sentimiento expansivo que busca expresarse en la acción.

Con esta corriente, se puede decir que quienes carecen de autocontrol es porque se hallan a merced de sus impulsos, adolecen de una deficiencia moral porque la capacidad de controlar los impulsos constituye el fundamento mismo de la voluntad y del carácter.

La mente emocional y la mente racional son dos facultades relativamente independientes que reflejan el funcionamiento de circuitos cerebrales distintos aunque interrelacionados.

Según las investigaciones de Goleman el cerebro pensante está en el neocórtex.

El neocórtex o corteza más reciente es el área más evolucionada del córtex. En el neocórtex se encuentran las funciones como la percepción sensorial, la generación de órdenes motrices, razonamiento espacial, el pensamiento consciente y, en los humanos, el lenguaje.

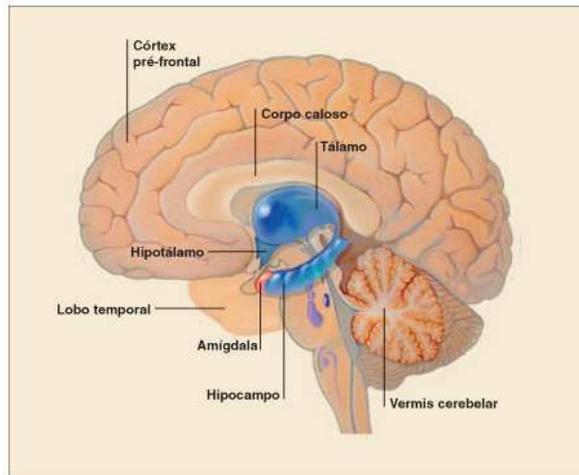
Esta corteza es fina, recubre la zona externa del cerebro y presenta una gran cantidad de surcos. Es aquí donde además se encuentran nuestros recuerdos, conocimientos, habilidades y experiencia acumulada gracias a sus 30.000 millones de neuronas.

El cerebro emocional es primitivo, es muy anterior al cerebro racional, ya que fue el necesario para la defensa personal. Este cerebro se encuentra en la amígdala, que es una estructura límbica muy ligada a los procesos del aprendizaje y la memoria. La amígdala es necesaria, para mantenernos en alerta, ante eventualidades, para tomar acciones rápidas.

Goleman se refiere a la amígdala de la siguiente manera: La amígdala envía mensajes urgentes a cada uno de los centros fundamentales del cerebro, disparando la secreción de las hormonas corporales que predisponen a la lucha o a la huida, activando los centros del movimiento y estimulando el sistema cardiovascular, los músculos y las vísceras. La amígdala también es la encargada de activar la secreción de dosis masivas de noradrenalina, la hormona que aumenta la reactividad de ciertas regiones cerebrales clave, entre las que destacan aquéllas que estimulan los sentidos y ponen el cerebro en estado de alerta.

Cuando hay una crisis emocional, es porque la amígdala secuestra a la mente racional. La amígdala es como una especie de centinela emocional. LeDoux citado por Goleman (2001), ha demostrado en esta investigación que las señales sensoriales procedentes de los ojos o de los oídos llegan al tálamo, de allí a dos estaciones cerebrales, la primera es la amígdala y la otra estación cerebral, es del tálamo al neocórtex. Por la posición física del neocórtex y la amígdala, la información llegará más pronto a la amígdala, por lo que ésta comenzará a responder antes que el neocórtex.

Ilustración 1. El cerebro humano



Fuente: "The Magic Anatomy Book" de Donner Carol (1986).

Según esta teoría el sentimiento es anterior al pensamiento, por eso cuando nos sentimos emocionalmente alterados decimos que no podemos "pensar correctamente", la perturbación emocional nos genera carencias en las capacidades intelectuales.

Otras teorías de inteligencia emocional son:

Según V.J. Wukmir (1967), "la emoción es una respuesta inmediata del organismo que le informa del grado de favorabilidad de un estímulo situación. Si la situación le parece favorecer su supervivencia, experimenta una emoción positiva (alegría, satisfacción, deseo, paz, etc.) y si no, experimenta una emoción negativa (tristeza, desilusión, pena, angustia, etc.).

Por tanto por la emoción, una persona sabe consciente o inconscientemente, si una situación es o no favorable para su supervivencia, así se define que una emoción es positiva cuando es un estado más orientado hacia la vida (orexus), o es negativa cuando se orienta hacia la enfermedad o la muerte (anorexus).

Aprender a manejar nuestras emociones, es aprender a conocernos a nosotros mismos, lo que nos convierte en mejores seres humanos que saben tomar las mejores decisiones en el momento preciso.

Al tomar una decisión interviene el hemisferio izquierdo y el hemisferio derecho de nuestro cerebro.

Para Maryon-Davis, (1986). “El hemisferio izquierdo está especializado en argumentaciones lógicas -razona paso a paso- el cálculo, el habla y la escritura. El hemisferio derecho es más artístico creativo y emocional. No obstante, los dos actúan al unísono formando pareja, pero la mayoría de nosotros estamos más influenciados por un hemisferio que el otro”.

Las personas somos dominados por alguno de los dos hemisferios. “Las personas con predominio del hemisferio izquierdo son lógicas, razonan todo paso a paso, se informan exhaustivamente antes de actuar, y muchas veces no concretan lo que quieren por exceso de razonamiento. Las personas con predominio del hemisferio derecho son emocionales, intuitivas, poco dadas a razonar, en algunos casos extremadamente sensibles y perceptivos. Estas personas suelen sacar conclusiones por lo que sienten y no por lo que piensan” Maryon-Davis, (1986).

- **La inteligencia emocional, aplicada a la conducción:**

Cuando se habla de inteligencia para conducir, se refiere a la “inteligencia de la situación de conducir”, o sea las decisiones y la destreza que se tenga en un momento dado en una situación de manejo.

La situación de conducir conlleva a elementos internos y externos, que tienen que ver con el vehículo y todos los elementos que ayudan, distraen o perturban al conductor.

No se requiere gran inteligencia para guiar un vehículo, pero si se requiere de esta para poder formar juicios acertados sobre la marcha al aparecer cualquier dificultad y obstáculo, para adelantar o no, para apreciar distancias y velocidades, la capacidad para maniobrar según se necesite.

La inteligencia de la situación de conducir es la que entrelaza al conductor con la dimensión socio-afectiva, o sea, será la forma que el individuo elija para relacionarse con su ambiente. La dimensión socio-afectiva, es más conocida como el carácter de cada persona.

El carácter, etimológica y antropológicamente significa rasgo diferencial. En el sentido ético y axiológico, se refiere al valor de la persona según su moral y su voluntad. La elección de valores es el elemento más importante en la formación del carácter, se define como el principio de nuestros actos moralmente controlados. El carácter se forma con los años, tiene que ver con la que se ha aprendido.

1.5. Ser hombre en Costa Rica

El nacimiento de un nuevo miembro en la familia abarca una serie de factores e imaginarios constructores sociales, en cuanto a la forma en que debe conducirse este nuevo integrante familiar. Desde antes de su nacimiento, se le ha preparado la habitación, la ropa y los implementos del color que le exige la sociedad, tomando como referencia sus órganos sexuales externos.

Este determinismo biológico lo categoriza como lo masculino o femenino, en la construcción simbólica que enjuiciará, determinará y promoverá su actuar en el mundo, regido por lo normativo o establecido por la sociedad.

Según lo anterior la identidad tanto femenina como masculina, se va construyendo a lo largo de la vida, donde al ser se le dan pautas de lo que se le permite y lo que se le prohíbe, así como lo que se le impone socialmente en aras de alcanzar el desarrollo de características hegemónicas que son propias de su género.

Para Soto Ospina y Vargas Correa (2009), “el varón recién nacido se le induce en un proceso de hacer de él, lo que la sociedad espera. Se orientan todos los dispositivos hacia la formación de comportamientos, prácticas, símbolos, signos, formas de pensar y relacionarse con los otros de acuerdo a los modelos que la sociedad y la cultura reconocen como tal”

En un país como Costa Rica en vías de desarrollo, el patriarcado es un modelo cultural muy arraigado, siendo este un modelo de dominación del hombre sobre la mujer.

Para Jacobo Schifter, (1989), el sistema patriarcal se sustenta en el control, por parte de los hombres, de los aspectos más importante de la economía, la cultura, la ideología y los aparatos represivos de la sociedad.

Según Schifter, desde la infancia se inculca a cada sexo patrones muy distintos de comportamiento. Todo sistema de dominación debe hacer diferenciación entre dominados y dominantes. Los individuos deben hacer la identificación, para ser reconocidos en alguno de los dos grupos y cumplir así su papel.

En un estudio acerca de los roles sexuales costarricenses se administró una lista de 200 adjetivos, estereotipados como femeninos o masculinos y se le pidió a 50 estudiantes varones y 50 estudiantes mujeres de la Universidad Nacional de Costa Rica que los clasificaran en roles femeninos y masculinos.

De acuerdo con ellos, estos son los atributos de los varones:

- Independiente
- Atlético
- Enérgico
- Calidad de líder
- Competente
- Cruel
- Interesado en política
- Que conoce el mundo
- Mujeriego
- Brusco
- Juerguero
- Con agallas
- Abusivo
- Atrevido
- Vagabundo
- Colérico
- Desorganizado
- Posesivo
- Abrumador
- Embustero
- Infiel
- Bebedor

- Asertivo
- Que no demuestra sus emociones
- Sexual
- Dominante
- Valiente
- Que nunca llora
- Callejero
- Masculino
- Aventurero
- Ambicioso
- Hacendoso
- Dispuesto a correr riesgos
- Autosuficiente
- Agresivo
- No expresa sentimientos
- Intelectual
- Violento
- Fuerte de carácter
- Arriesgado
- Trabajador
- Gusta de las matemáticas y las ciencias

Mientras que, definen los atributos femeninos como:

- Lee novelas románticas
- Religiosa
- Lloro con facilidad
- Cariñosa con los niños
- Romántica
- Fiel
- Tierna
- Cursi
- Femenina
- Vanidosa
- Piadosa
- Sufrida

- Que quiere a los niños
- Pura
- Decente
- Cariñosa
- Hogareña
- Que habla suave
- Con miedos
- Suave
- Delicada
- Frágil
- Inocente
- Fácil de convencer
- Puritana
- Sutil
- Devota
- Que chismea
- Romántica
- Histérica
- Compasiva
- Entrometida
- Que no usa lenguaje áspero
- Sumiso
- Débil de carácter
- Expresa ternura
- Que no usa malas palabras
- Encantadora

El daño mayor que ha producido el patriarcado es de tipo psicológico, ya que no se le permite al hombre expresar sus sentimientos libremente, llevándolo esto a buscar formas alternas de hacerlo, como la violencia.

El hombre por naturaleza es competente, las relaciones entre machos se centran alrededor de la lucha por el poder grupal o individual. El necesita medirse con los otros hombres para establecer niveles jerárquicos. En esta jerarquía el que alcanza mayor peldaño será el que sea más hombre, el que tenga más atributos masculinos.

1.6. Búsqueda de Sensaciones:

Horvath y Zuckerman (1993), se refieren a la búsqueda de sensaciones así:

Los conductores temerarios, en su búsqueda de sensaciones y experiencias nuevas e intensas, asumen varios tipos de riesgos, entre ellos riesgos físicos como cuando conducen demasiado rápido.

Una razón para que existan personas que sean buscadoras de sensaciones y que asuman riesgos mientras que hay otras que son “menores” buscadores de sensaciones, que evitan actividades que son arriesgadas, puede ser que los altos buscadores de sensaciones valoran la recompensa del riesgo más que los bajos buscadores de sensaciones.

Para los buscadores de sensaciones, cualquier actividad que les genere una mayor excitación de la normal y los intensos efectos de la recompensa que obtendrán, los motivará a seguir intentando hazañas más arriesgadas. La alta búsqueda de sensaciones es un rasgo mayor en los psicópatas, los cuales parecen casi inconscientes del riesgo de sus actividades.

Una creencia es que los grandes buscadores de sensaciones tienen un “sesgo optimista” o sea que se ven en menor riesgo y con menos posibilidades de resultados negativos de su conducta arriesgada. Por lo que cuanto más experiencia tiene el sujeto en la ejecución de una tarea menos arriesgada la juzgará.

Este resultado puede ser explicado por el desarrollo de un sentido de competencia como consecuencia de la experiencia de riesgo. Este optimismo no realista aumenta con la percepción de controlabilidad.

En general, los grandes buscadores de sensaciones valoraban muchos tipos de actividades que nunca habían realizado como menos arriesgadas en comparación a los menores buscadores de sensaciones.

La presencia de riesgo puede también implicar el rasgo de impulsividad. Cuando se da la oportunidad de una actividad arriesgada, los impulsivos son propensos a actuar rápidamente sin pensar o planificar demasiado. Piensan sobre sus acciones más tarde, en caso de hacerlo. La ausencia de cognición previa a la acción implica que los resultados de

las conductas del pasado no desempeñan un papel importante en las decisiones conductuales.

Otro factor que interviene en la búsqueda de sensaciones es la influencia de los compañeros, es otra explicación potencial de la atracción a las actividades de riesgo para los grandes buscadores de sensaciones. Si los grandes buscadores de sensaciones se sienten atraídos por grupos de compañeros interesados en actividades de búsqueda de sensaciones, sus valoraciones de riesgo pueden verse modificadas y pueden recibir reforzamiento por implicarse en esas actividades.

Muchas actividades de gran búsqueda de sensaciones en gente joven empiezan con un desafío de sus compañeros. Rechazar un desafío supone arriesgar perder la estima de amigos valorados.

Como se leyó en el texto anterior, los conductores con búsqueda de sensaciones, son personas que no tienen una real valoración de los actos que hacen, el aumentar la velocidad en una carretera donde no es permitido por su peligrosidad, para ellos será un reto.

1.7. Actitud

Es el vínculo existente entre el conocimiento adquirido por un individuo y el sentimiento que provoca en él, con la acción que realizará en el presente y en el futuro.

La actitud proviene esencialmente de la información que llevamos grabada en nuestra mente. De ahí que nuestra actitud cambiará, si también lo hacen nuestras opiniones y nuestras creencias.

Para John C. Maxwell (1997), la actitud es un sentimiento interior expresado en la conducta. Es por esto que la actitud será un rasgo fácil de identificar en una persona, sin necesidad de decir una sola palabra.

El manual “El conductor defensivo” del Consejo Interamericano de Seguridad, define actitudes así:

“las actitudes...forman parte de la personalidad del individuo y por lo tanto del conductor. Las actitudes pueden ser definidas como tendencias psicológicas a reaccionar a ciertos estímulos, en una dirección predeterminada, con una fuerza predeterminada. Las actitudes específicas referentes a la conducción no son partes aisladas de la personalidad del conductor sino, más bien, una proyección de ésta”.

1.8. Comportamiento

Merani, L. Alberto. (1976). define el término comportamiento así: son las acciones de las personas, un objeto u organismo, usualmente en relación a su entorno o mundo de estímulos. El comportamiento puede ser consciente o inconsciente, público u oculto, voluntario o involuntario, según las circunstancias que lo afecten.

La revista psicología.com.es (2008), plantea algunas de las teorías que explican la relación existente entre la actitud en el comportamiento:

- ***Teoría del comportamiento planificado o razonado***

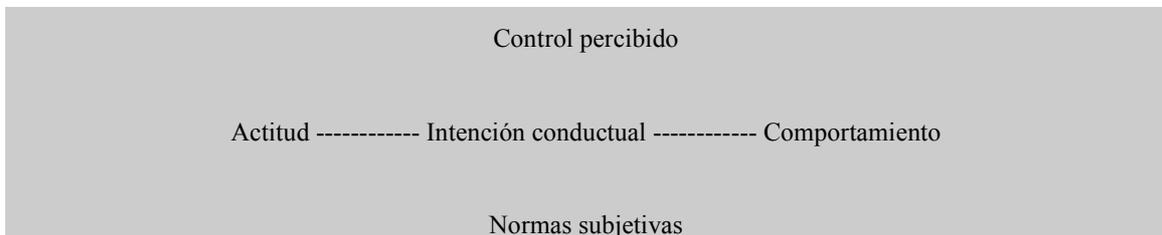
Esta teoría plantea que el comportamiento es subjetivo y por lo tanto puede modificarse a conveniencia. Se utiliza para predecir conductas planificadas.

Fishbein & Ajzen (1975), (citados por la revista psicología.com.es (2008)), mencionan que la relación entre actitud y comportamiento no es directa, sino que la actitud determina en primer lugar una intención conductual (hacerlo o no hacerlo) siendo esto lo que determina el comportamiento.

El individuo juega con las actitudes y otras variables (tiempo, etc.) para saber si lo va a hacer o no.

Las normas subjetivas influyen sobre cómo los demás van a evaluar el comportamiento. Si alguien piensa que la conducta valorada será positiva, la intención conductual se verá reforzada; pero si es negativa, la intención conductual se verá debilitada.

El control percibido es cuando una persona se encuentra capaz de realizar una conducta, entonces la intención conductual se verá reforzada. Aunque puede que no realice la conducta, normalmente es muy probable que haya relación entre actitud y comportamiento. Si se tiene una actitud muy fuerte, pero creemos que va a ser mal vista por los demás, entonces no se realiza.



- **Teoría o modelo del proceso-actitud-comportamiento:**

Esta otra teoría postula que las conductas pueden ser también espontáneas. Para que esto ocurra se toma de la memoria las creencias y se activa una actitud sin pensar en nada más.

Este tipo de conductas son las que rigen en la vida cotidiana, a menudo no tenemos tiempo y nos llevan a tomar acciones rápidas, como las que se toman al conducir.



Actitud = Conocimiento sobre lo que es apropiado (normas)

2. Metodología

Con esta investigación se pretende explorar cuales son las principales actitudes que influyen al tomar decisiones riesgosas en la conducción, en una muestra de conductores de vehículos livianos, varones, implicados en accidentes de tránsito de la Provincia de Alajuela.

El objetivo que se define para la presente investigación es:

2.1. Objetivo General:

Explorar las actitudes hacia los factores de riesgo y su relación con la búsqueda de sensaciones, en conductores de vehículos particulares, varones de 21 a 45 años, de la Provincia de Alajuela.

Objetivos específicos son:

- Identificar las actitudes de riesgo.
- Describir las causas que provocan el comportamiento de riesgo.
- Establecer la relación entre las actitudes del riesgo y las actitudes del auto-reporte de comportamiento.
- Relacionar las actividades de riesgo y los comportamientos de riesgo del auto-reporte, con distintas variables socio-demográficas y de conducta vehicular.
- Analizar la percepción de la búsqueda de sensaciones que tienen.

2.2. Tipo de Investigación:

El tipo de estudio es exploratorio ya que su objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado.

Para Hernández Sampieri, y otros. (1999), esta clase de estudios son comunes en la investigación del comportamiento sobre todo en situaciones donde hay poca información.

Si no existen investigaciones previas sobre nuestro objeto de estudio, y por lo tanto se requiere explorar e indagar, con el fin de alcanzar el objetivo planteado, se utilizará el tipo investigación exploratoria. Según esto se puede definir este tipo de exploración de la siguiente manera:

Explorar significa incursionar en un territorio desconocido. Por lo tanto, emprenderemos una investigación exploratoria cuando no conocemos el tema por investigar, o cuando nuestro conocimiento es tan vago e impreciso que nos impide sacar las más provisorias conclusiones sobre qué aspectos son relevantes y cuáles no.

2.3. Técnica:

Para este fin se seleccionó una muestra de conductores a los cuales se les aplicó cuatro cuestionarios donde se evaluaron las actitudes hacia los factores de riesgo y la percepción del mismo y su relación con la búsqueda de sensaciones.

Los conductores debían cumplir con los siguientes requisitos o filtros:

2.4. Tipo de vehículo:

- Haber sido infraccionados durante el año 2009.
- Ser conductor de vehículo liviano con licencia de conducir B1, plenamente vigente.

Se tomaron estos criterios de selección, ya que el tipo de automotores más involucrados en accidentes de tránsito, son vehículos livianos.

Para esta investigación se designará como vehículo liviano, todos aquellos vehículos que su licencia de conducir sea Tipo B1, la cual según La Gaceta N°248 del 23 de diciembre del 2008, estos vehículos son, todos aquellos que cumplan con la siguiente especificación "...vehículos livianos de un cuarto a una y media tonelada...", para los efectos de esta investigación, se incluirán también los vehículos 4 x 4 de hasta 2 toneladas, los cuales sus conductores portan licencias Tipo B1.

TABLA 2. Descripción de los tipos de vehículos accidentados

| Cantidad | Descripción Vehículo | Porcentaje (%) |
|----------|--|----------------|
| 318 | Motocicletas | 3.74 |
| 2835 | Vehículos Livianos | 33.35 |
| 192 | Vehículos de todo peso hasta de cinco toneladas | 2.26 |
| 396 | Vehículos no articulado mayor de cinco toneladas | 4.65 |
| 147 | Vehículos de todo peso | 1.73 |
| 218 | Taxis | 2.56 |
| 216 | Autobuses | 2.54 |
| 3 | Tractor de llantas | 0.03 |
| 11 | Otro tipo de maquinarias | 0.13 |
| 2 | Vehículos con 2,3,4 o más ejes (no públicos) | 0.02 |
| 1 | Profesional | 0.01 |
| 4040 | No Aplica | 47.52 |
| 122 | Sin licencia | 1.43 |
| 8501 | | |

- Haber conducido durante los doce meses anteriores al estudio.

2.5. Año de Fabricación:

TABLA 3. Año de fabricación vehículos

| Años | Cantidad | Porcentaje |
|------|----------|------------|
| 1970 | 2 | 0,82 |
| 1980 | 39 | 15,92 |
| 1990 | 133 | 54,29 |
| 2000 | 71 | 28,98 |

2.6. Sexo:

Ser varones, el porcentaje de varones es superior al de mujeres.

TABLA 4. Sexo

| Sexo del usuario | Frec. Relativa |
|------------------|----------------|
| Masculino | 73,60 |
| Femenino | 15,20 |
| Sin nombre | 11,18 |

2.7. Estratificación por edad:

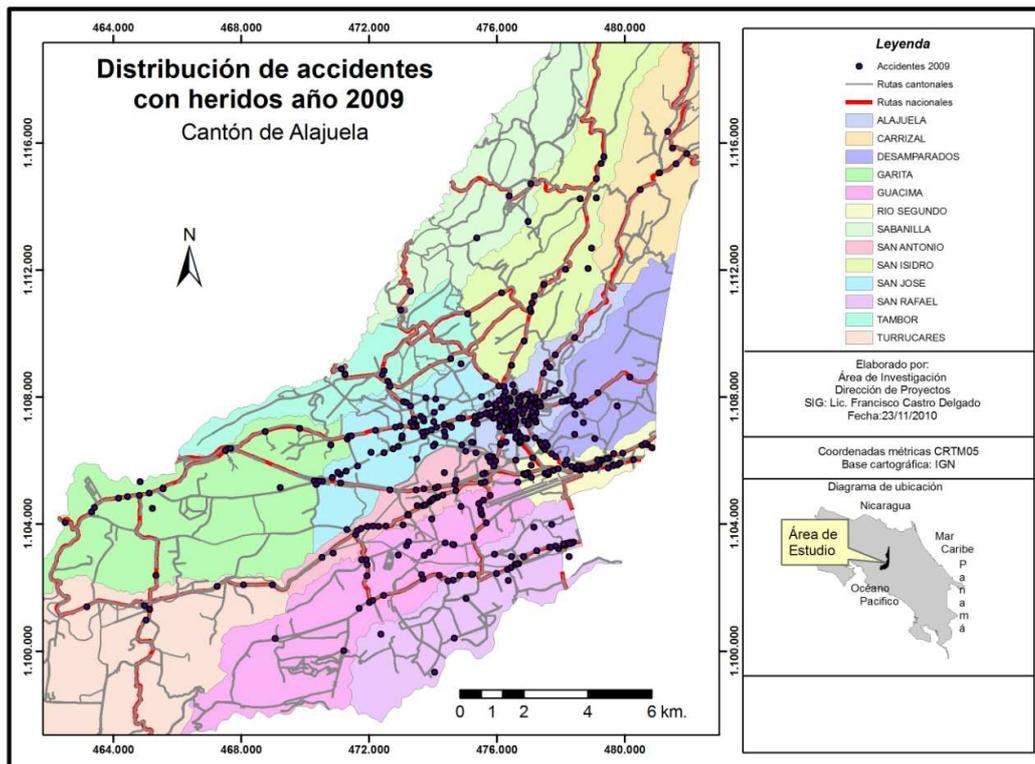
Tener entre 21 y 50 años:

TABLA 5. Edades

| Grupos de edades de involucrados | Cantidad de personas | Frecuencia Relativa |
|----------------------------------|----------------------|---------------------|
| 0 - 5 años | 6 | 0,41 |
| 6 - 10 años | 0 | 0,00 |
| 11 - 15 años | 3 | 0,20 |
| 16 - 20 años | 38 | 2,63 |
| 21 - 25 años | 136 | 9,43 |
| 26 - 30 años | 106 | 7,35 |
| 31 - 35 años | 118 | 8,18 |
| 36 - 40 años | 96 | 6,65 |
| 41 - 45 años | 82 | 5,68 |
| 46 - 50 años | 78 | 5,40 |
| 51 - 55 años | 60 | 4,16 |
| 56 - 60 años | 42 | 2,91 |
| 61 - 65 años | 28 | 1,94 |
| Más de 66 años | 20 | 1,38 |
| Sin definir | 629 | 43,61 |

2.8. Estratificación geográfica:

Ilustración 2. Mapa 2



Según la base de datos de Alajuela, la mayor accidentalidad vial, se encuentra en las rutas nacionales, con un 60%. Las rutas nacionales contempladas en este cuadro son las rutas 1, 3, 107, 111, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 130, 136, 140, 146, 147, 153, 712, 718, 719, 721, 727.

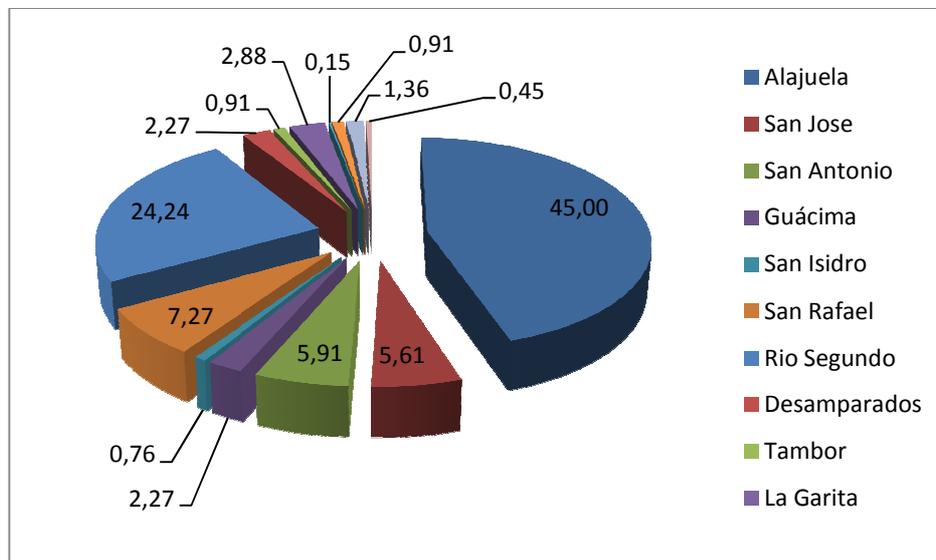
TABLA 6. Rutas

| Tipo de ruta en que ocurren los accidentes de tránsito | | |
|--|----------|----------------|
| Tipo de Ruta | Cantidad | Frec. Relativa |
| Rural Nacional | 105 | 60 % |
| Rural Cantonal | 59 | 40 % |

2.9. Estratificación por tamaño de hábitat:

A partir de los datos poblacionales se estimó el número de entrevistas a realizar por edad, género y tamaño de hábitat dentro de cada distrito. El tamaño de la muestra fue de 660 conductores.

Gráfico 1: Distribución de accidentes por distritos 2009



Para el análisis conjunto de la muestra nacional se ponderaron los datos, dando a cada zona el peso real que le corresponde en función de su población de conductores con permisos de conducción B1.

La fórmula que se utilizó para realizar el cálculo es la fórmula para muestras pequeñas $(N \cdot K^2 \cdot P \cdot (1-P)) / ((N-1)e^2 + k^2 \cdot P \cdot (1-P))$. Donde:

N = Población

K = Valor central de la desviación estándar

P = Proporción muestral

e = Error de muestreo

Si se supone que la desviación típica de la Percepción es de 5%. Y se desea una probabilidad igual a 0,95 de que la percepción estimada se diferencien en al menos de 1% de la de la población.

2.10. Distribución proporcional por distrito:

TABLA 7. Distritos

| Distrito | Número de conductores | % relación al total de personas | Distribución proporcional de la muestra | Tamaño de muestra |
|--------------|-----------------------|---------------------------------|---|-------------------|
| Alajuela | 297 | 0,450 | 10,3500 | 10 |
| San José | 37 | 0,056 | 1,2894 | 1 |
| San Antonio | 39 | 0,059 | 1,3591 | 1 |
| Guácima | 15 | 0,022 | 0,5227 | 1 |
| San Isidro | 5 | 0,007 | 0,1742 | |
| San Rafael | 48 | 0,072 | 1,6727 | 2 |
| Río Segundo | 160 | 0,242 | 5,5758 | 6 |
| Desamparados | 15 | 0,022 | 0,5227 | 1 |
| Tambor | 6 | 0,009 | 0,2091 | |
| La Garita | 19 | 0,028 | 0,6621 | 1 |

| | | | |
|------------|---|-------|--------|
| Carrizal | 1 | 0,001 | 0,0348 |
| Sabanilla | 6 | 0,009 | 0,2091 |
| Turrucares | 9 | 0,013 | 0,3136 |
| Sarapiqui | 3 | 0,004 | 0,1045 |

Para la elección de los conductores a los cuales se les aplicaría el cuestionario, se utilizó un tipo de muestreo aleatorio simple.

La información sobre las poblaciones de referencia se obtuvo a partir de las Estadísticas del Área de Investigación de la Dirección de Proyectos del Consejo de Seguridad Vial.

2.11. Administración de Instrumentos:

Para la administración de los instrumentos, se hicieron tres giras a los distritos designados, las cuales se detallan:

- Primera gira: del 8 al 10 de diciembre del 2010.
- Segunda gira: del 20 al 22 de diciembre del 2010.
- Tercera gira: 17 de enero del 2011

Previo a las giras se había conversado vía telefónica con las personas, se les explicó el proyecto y se les solicitó una cita para visitarlos y administrarles los instrumentos. Una vez en los distritos, se procedió a visitar a cada uno de ellos, se les explicó cada uno de los instrumentos y se les suministró en presencia de la persona que los administró, para estar disponible ante cualquier consulta.

2.12. Instrumentos Administrados:

- *Escala de actitudes hacia comportamientos de riesgo:* Los ítems de actitudes se ordenarán de forma aleatoria y para que el participante los evalúe se crearán cinco opciones de tipo Likert, en donde la persona valorará el grado de acuerdo con la creencia que se le propone.
- *Escala de auto-reporte de comportamiento de riesgo:* Del mismo modo que con la escala de actitudes se le solicitó a los participantes que seleccionaran a partir de un escalamiento tipo Likert que tanto han presentado los comportamientos que se les expone.
- *Cuestionario sobre variables sociodemográficas y de conducción vehicular:* Es un cuestionario cerrado por medio del cual se consultó a los participantes sobre información demográfica y relacionada con la conducción de vehículos.
- *Escala de Búsqueda de Sensaciones:* Instrumento que clasifica la búsqueda de sensaciones en cuatro constructos: entusiasmo y búsqueda de aventuras; búsqueda de experiencias; desinhibición y susceptibilidad al aburrimiento

2.13. Codificación y Análisis de Datos:

Los datos obtenidos serán organizados en una base de datos por medio del programa para análisis estadístico SPSS versión 15. En primer lugar se obtendrá la

información descriptiva de las características de la muestra con respecto a las variables sociodemográficas y de conducción vehicular. Luego se harán las correlaciones necesarias.

3. Resultados y Análisis

3.1. Análisis de los datos socio-demográficos:

La información concerniente a los datos socio-demográficos de los participantes del estudio, es la siguiente:

En el estudio participaron 23 conductores de vehículos particulares, con edades de 21 a 50 años, correspondiendo la media a 35,81 y la desviación estándar se ubicó en 9,76 años.

En cuanto al estado civil, 15 de los participantes son casados, 6 son solteros y 2 se corresponde a unión libre, correspondiendo al 26,1% de solteros, 65,2% casados y un 8,7% en unión libre.

El 43,47% habitan en Alajuela Centro, 26,08% en Río Segundo, 8,69% en San Rafael y en San José de Alajuela, San Antonio, La Guácima, Desamparados y La Garita son el 21,7%, con el 4,34% cada uno.

El promedio de la cantidad de hijos es 1,70, donde el 21,7% de los conductores no tienen hijos, seguidos por un 26,1% que tienen 1 hijo, el 26,1% tienen 2 hijos y 17,4 con 3 y 4,3% con 4 y 5 hijos.

En cuanto a los hijos dependientes el 30,4 de conductores no tienen hijos dependientes, el 30,4 tienen un hijo que aún depende de ellos, el 21,7% tienen 2 hijos, el 13,0 tienen de 3 hijos dependiente y el 4,3% tienen 5 hijos dependientes. El promedio de hijos dependientes es de 1.35.

Para el estudio del nivel de escolaridad, se formaron 3 categorías: estudios primarios, estudios secundarios y estudios universitarios. En este caso la mayor puntuación es para los estudios secundarios con un 60,9%, los estudios primarios con un 8,7 y los universitarios un 30,4%.

El peso de los encuestados se encuentra en un rango entre 63 y 105 kilogramos y una media de 83,65 kilogramos. La estatura se sitúa entre 1,62 y 1,89 metros con un promedio de 1,74 metros.

Las ocupaciones por ser tan variadas se clasificaron en 5 categorías: profesionales, técnicos, área de servicios, comercio y pensionados.

TABLA 8. Clasificación de ocupaciones

| Clasificación | Frec. | Porc. |
|----------------------|--------------|--------------|
| 1. Profesionales | 2 | 8.7 |
| 2. Técnicos | 8 | 34.8 |
| 3. Área de servicios | 4 | 17.4 |
| 4. Comercio | 7 | 30.4 |
| 5. No calificados | 2 | 8.7 |
| Total | 23 | 100 |

La mayor cantidad de los encuestados son técnicos 34.8%, seguidos por comerciantes con un 30.4%, área de servicios 17,4% y los profesionales y no calificados tienen igual porcentaje con 8.7%.

Del total de los participantes, 22 conducen un vehículo propio (95.7%) y solamente 1 conducen vehículos de trabajo, para un (4.3 %).

Los tipos de carretera en la cual se desenvuelven son: el 91.3% en la ciudad, seguido por el 56.5% que conducen en ruta nacional y por último un 43.5% en zona rural o campo.

Los encuestados en promedio han tenido licencia durante 12.04% años, recorren una media de 35,9 kilómetros, manejan 6.39 días a la semana, un promedio de 3,28 horas diarias.

El promedio de infracciones que han recibido es de 0.74, mientras que los accidentes con daños humanos tiene un promedio de 0.22, los accidentes con daños

materiales 0.74 y en cuanto a la velocidad en que conducirían con las condiciones de manejo optimas, el promedio es de 80.43

A continuación se amplían datos en la siguiente tabla:

TABLA 9. Datos generales de conducción

| | Mínimo | Máximo | Media | D.E. |
|---|--------|--------|-------|-------|
| Cantidad de años en los cuales ha tenido licencia de conducir | 3 | 28 | 12.4 | 8.09 |
| Cuántos kilómetros recorre por día | 6 | 70 | 35.9 | 17.42 |
| Cuántos días a la semana maneja | 2 | 7 | 6.39 | 1.30 |
| Cuántas horas pasa manejando durante el día aproximadamente | 1 | 10 | 3.28 | 2.11 |
| Cuántas infracciones ha recibido en los últimos dos años? | 0 | 5 | 0.74 | 1.21 |
| Cuántos accidentes con daños humanos (heridos o fallecidos) ha tenido en los | 0 | 1 | 0.22 | 0.42 |
| Cuántos accidentes con sólo daños materiales ha tenido | 0 | 3 | 0.74 | 0.86 |
| Si usted viaja en una carretera recta, sin vehículos alrededor, con buen tiempo | 40 | 110 | 80.43 | 16.91 |

3.2. Análisis de las actitudes hacia comportamientos de riesgo:

Con respecto al análisis de los cuestionarios administrados, se hizo un análisis de frecuencias a la Escala de actitudes hacia comportamientos de riesgo y a la Escala de auto-reporte de comportamiento de riesgo, el análisis se realizó a cada uno de los ítems y luego se agruparon por categorías.

El análisis arrojó la siguiente información:

ANALISIS DE LAS ACTITUDES HACIA COMPORTAMIENTOS DE RIESGO:

TABLA 10. Actitudes hacia la violación a las reglas de tránsito

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | De acuerdo |
|--|--------|-------------|---|---|---|---|------------|
| | | Desa-cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| 1. Algunas reglas de tránsito son realmente innecesarias y sin sentido | 7 | 1 | 3 | 2 | 4 | | 6 |
| 2. No siempre hace falta usar la señal direccional al hacer un giro | 18 | | | 1 | 1 | | 3 |
| 3. En ciertos casos hay que adelantar a otro vehículo aunque vaya a una velocidad normal | 7 | 1 | 1 | 8 | | 3 | 3 |
| 8. Un buen conductor puede ignorar algunas reglas de tránsito | 19 | 1 | 2 | 1 | | | |
| 10. Si la vía es ancha y espaciosa se puede adelantar por la derecha sin problemas | 18 | | | 2 | 2 | | 1 |
| 11. Si uno está apesurado vale la pena seguir manejando cuando el semáforo se pone en amarillo | 16 | 2 | 1 | 2 | | 1 | 1 |
| 14. Si no hay mucho tránsito se puede adelantar por la derecha sin problemas | 19 | 1 | 1 | | 1 | | 1 |
| 17. Para poder manejar fluido se vuelve necesario incumplir algunas reglas de tránsito | 17 | 3 | | 1 | 1 | | 1 |
| 18. Más vale manejar por lugares en donde no hay policías de tránsito | 11 | 3 | 4 | 4 | 1 | | |
| 21. La mayor parte de las veces los policías de tránsito sólo traen problemas innecesarios | 12 | | 4 | 3 | 1 | 1 | 2 |
| 22. Algunas reglas de tránsito más bien perjudican la posibilidad de conducir bien | 13 | 1 | 3 | 3 | | 1 | 2 |
| 25. Las reglas de tránsito son muy difíciles de ser puestas en práctica en la realidad | 10 | 2 | 4 | 1 | 1 | 3 | 2 |
| 26. Muchas reglas de tránsito pueden ser ignoradas para asegurar un tránsito fluido. | 15 | 4 | 2 | 2 | | | |
| 28. Si a uno le urge mucho llegar a algún lugar se puede obviar alguna regla de tránsito | 16 | 4 | 1 | 1 | 1 | | |
| 31. Si uno ya conoce bien una ruta no hace falta cumplir todas las reglas de tránsito | 14 | 3 | 1 | 4 | | | 1 |
| 38. Si no hay nadie cerca uno puede estacionarse en lugares en donde no está permitido hacerlo | 20 | | 2 | 1 | | | |

| | | | | | | | |
|--|----|---|---|---|---|---|--|
| <i>42. Si uno ve que no va a pasar nada se puede usar la isla para pasar con el vehículo</i> | 19 | 1 | 2 | | 1 | | |
| <i>47. Tomar oportunidades en la vía y romper algunas reglas no significa necesariamente que uno es un mal conductor</i> | 11 | 1 | 1 | 5 | 3 | 2 | |
| <i>56. Si uno está seguro de que no hay tránsito en la vía puede ignorar la señal de alto</i> | 19 | 3 | | | 1 | | |

La puntuación general para los ítems de la violación de las reglas de tránsito, son altas en la escala de desacuerdo, demostrando de esta manera que conocen las reglas de tránsito y no están de acuerdo en romperlas.

Sin embargo, hay 5 ítems que presentan puntuaciones altas en las casillas de acuerdo y/o las casillas que se encuentran cerca estos son: “*Algunas reglas de tránsito son realmente innecesarias y sin sentido*”, “*En ciertos casos hay que adelantar a otro vehículo aunque vaya a una velocidad normal*”, “*Más vale manejar por lugares en donde no hay policías de tránsito*”, “*La mayor parte de las veces los policías de tránsito sólo traen problemas innecesarios*”, “*Algunas reglas de tránsito más bien perjudican la posibilidad de conducir bien*”, “*Las reglas de tránsito son muy difíciles de ser puestas en práctica en la realidad*” y “*Tomar oportunidades en la vía y romper algunas reglas no significa necesariamente que uno es un mal conductor*”.

Si bien las puntuaciones no son muy altas en estos ítems, el 36% de los entrevistados tienen oposición a las reglas de tránsito. Demostrando esto que los encuestados presentan problemas con las autoridades porque son conductores temerarios, que no respetan las leyes de tránsito, tienen sus propios conceptos de lo que es la conducción y por eso las reglas impuestas por la sociedad les son difíciles de poner en práctica.

TABLA 11. Actitudes hacia la alta velocidad

| ITEM | ESCALA | | | | | | |
|---|-----------------|---|---|---|---|---|---------------|
| | desa- cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | De Acuerdo |
| <i>5. No hay problema en adelantar la velocidad si uno es un buen conductor</i> | 14 | 2 | 3 | 1 | 2 | | 1 |
| <i>9. Está bien romper alguna regla de tránsito para conducir más rápidamente si no estoy afectando a nadie</i> | 16 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

| | | | | | | | |
|---|----|---|---|---|---|---|---|
| 13. A veces hace falta aumentar bastante la velocidad para adelantar a un vehículo que va lento | 3 | 3 | 7 | 2 | 4 | | 4 |
| 19. Un buen conductor puede manejar muy rápido y no le pasa nada | 18 | | 1 | | 1 | | 3 |
| 20. Los castigos por alta velocidad deberían ser más bajos | 16 | | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| 30. No hay problemas en aumentar la velocidad si hay suficiente visibilidad | 9 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 |
| 33. Si uno es buen conductor está bien aumentar un poco la velocidad | 13 | 4 | 3 | 1 | 2 | | |
| 34. Cuando las condiciones de la vía son buenas y no hay nadie alrededor ir a unos 110 km/h está bien | 15 | 1 | 3 | 1 | | 3 | |
| 36. Tiene sentido exceder la velocidad para adelantar a los conductores lerdos | 10 | 3 | 2 | 4 | 1 | 3 | |
| 39. Acompañaría a un chofer que va a alta velocidad si otros lo hacen | 19 | 1 | 2 | 1 | | | |
| 46. No hay problema en aumentar la velocidad si la vía está sin tránsito | 8 | 5 | 2 | 5 | 1 | 1 | 1 |
| 57. Los límites de velocidad pueden ser incumplidos porque están mal planteados | 12 | 2 | 3 | 3 | | 1 | 2 |

En cuanto a las actitudes hacia la alta velocidad, la mayoría puntúa en desacuerdo con romper los límites establecidos de velocidad. Los ítems donde consideran se pueden romper los límites son para rebasar vehículos lentos, o cuando se encuentran solos en la vía y con buena visibilidad.

“A veces hace falta aumentar bastante la velocidad para adelantar a un vehículo que va lento”, “No hay problemas en aumentar la velocidad si hay suficiente visibilidad”, “Si uno es buen conductor está bien aumentar un poco la velocidad”, “Tiene sentido exceder la velocidad para adelantar a los conductores lerdos”, “No hay problema en aumentar la velocidad si la vía está sin tránsito” y “Los límites de velocidad pueden ser incumplidos porque están mal planteados”.

Con respecto a las actitudes hacia la velocidad, el 55% de los entrevistados, registran que están en desacuerdo con romper los límites de velocidad, sin embargo el 45%, casi la mitad de los encuestados manifiesta una alta autoestima en la conducción que los hace sentirse superiores y menospreciar a otros conductores, esto lo demuestran cuando acceden a aumentar la velocidad para rebasar a otro conductor que ellos consideran no conduce como ellos y están estorbando en la carretera. Otra actitud de

estos conductores es tener su propio concepto de lo que debe de ser la conducción adecuada, rompiendo los límites de velocidad cuando consideran que es viable, aun conociendo que no es correcto hacerlo.

TABLA 12. Actitudes hacia la conducción descuidada

| ITEM | ESCALA | Desa- cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | De Acuerdo |
|--|--------|-----------------|---|---|---|---|---|---------------|
| 49. Si uno tiene un carro bueno puede despreocuparse de su estado mecánico por un tiempo | | 15 | 4 | 2 | 1 | | 1 | |

La mayoría concuerda con que es necesario mantener el vehículo en buen estado mecánico aunque sea un vehículo nuevo. El mantener el vehículo en buen estado es parte de la inteligencia emocional que conoce la importancia del cuidado de su propia vida y la de los demás, al tener el vehículo en buen estado.

TABLA 13. Actitudes hacia la conducción distraída

| ITEM | ESCALA | Desa- cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | De Acuerdo |
|---|--------|-----------------|---|---|---|---|---|---------------|
| 4. Si uno es hábil manejando se puede hablar por celular sin manos libres al conducir | | 21 | | 1 | | 1 | | |
| 6. Es interesante observar cosas que pasan en la vía cuando uno va manejando | | 12 | 3 | 1 | 2 | 2 | | 3 |
| 12. Si hay que atender una urgencia vale la pena usar el celular sin manos libres al conducir | | 15 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 |
| 15. Un chofer con experiencia puede hablar por celular sin manos libres al conducir | | 21 | 1 | 1 | | | | |
| 48. Llama la atención mirar un accidente que ha ocurrido cuando uno va manejando | | 8 | 3 | 6 | | 1 | 3 | 2 |
| 51. Llama la atención observar los anuncios que hay en la vía cuando uno va manejando | | 9 | 1 | 4 | 1 | 4 | 1 | 3 |
| 52. Es entretenido hablar con acompañantes cuando uno va manejando | | 4 | 5 | 3 | 3 | 2 | 4 | 2 |

En cuanto a la distracción en la conducción son los ítems con la puntuación más variada en toda la escala, los entrevistados son conscientes de que en la conducción hay cosas que llaman la atención y tienden a distraerlos.

Entre las distracciones se encuentra el uso del celular sin manos libres, al respecto estos ítems tienen puntuación alta en la escala de desacuerdo, los encuestados muestran que no están de acuerdo en usar el celular cuando conducen, solamente el ítem “*Si hay que atender una urgencia vale la pena usar el celular sin manos libres al conducir*”, a pesar de que la mayoría considera que no está de acuerdo en usar el celular aunque tenga una emergencia, es el ítem que presenta una puntuación variada en toda la escala, demostrando que entre 7 y 8 encuestados si valorarían el usarlo en este caso.

El uso del celular es una distracción que requiere de atender varios estímulos al mismo tiempo, ya que la distracción es visual para ver de qué número se llama, auditiva para escuchar a la persona al otro lado, biomecánica o física porque se hace separación de una o las dos manos del volante y cognitiva porque se debe prestar atención al asunto de la llamada. Al hablar por un teléfono con manos libres la distracción visual y biomecánica se reduce.

El prestar atención a los estímulos externas, produce una distracción visual que provoca que se desvíe la atención del conductor, lo que incrementa el tiempo de reacción, ante una eventualidad.

TABLA 14. Actitudes hacia la conducción temeraria

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | | De Acuerdo |
|---|--------|-------------|---|---|---|---|---|------------|
| | | Desa-Cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 37. Si un vehículo está queriendo adelantar lo mejor es evitar que lo haga. | 17 | 3 | | | | 1 | | 2 |
| 50. Se puede llevar un niño de edad escolar en el asiento de adelante | 19 | 2 | | | | | 1 | 1 |
| 53. Si uno está cansado pero tiene que llegar a un lugar lo mejor es seguir manejando | 18 | 2 | 2 | | | 1 | | |
| 43. El cinturón de seguridad más bien puede estorbar | 19 | 3 | | | | 1 | | |
| 54. Si uno viaja por un lugar conocido es mejor no usar el cinturón de seguridad | 20 | 2 | 1 | | | | | |

El 81% de los encuestados no está de acuerdo en arriesgar su vida o la de los seres amados conduciendo temerariamente. Así como tienen consciencia de que los niños escolares no viajen en el asiento delantero, pero el 19% no son conscientes de este peligro.

La conducción temeraria da la sensación de controlabilidad del ambiente, sin tener en cuenta la opinión de los demás, en el caso de la conducción la autoridad y las reglas de tránsito. El sesgo optimista que acompaña a los buscadores de sensaciones provoca que se vean menos los resultados negativos de los actos que se realizan.

TABLA 15. Actitudes hacia el manejo bajo efectos del alcohol

| ITEM | ESCALA | Desa- cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | De Acuerdo |
|--|--------|-----------------|---|---|---|---|---|---------------|
| 23. Un buen conductor puede tomar unas cervezas y manejar sin problema | 20 | 2 | | 1 | | | | |
| 29. Aunque tome un par de cervezas puedo manejar bien | 15 | 1 | 3 | | | 3 | | 1 |
| 35. Si me siento bien podría manejar luego de haber tomado unas tres cervezas. | 18 | 1 | 1 | 1 | 2 | | | |
| 41. Alguien que está acostumbrado a tomar puede beber y manejar sin problemas | 20 | 1 | 1 | | | | | 1 |
| 44. Si uno aguanta mucho tomando puede manejar sin problemas luego de beber sólo unas cervezas | 18 | 4 | | 1 | | | | |
| 45. Si hay una fiesta no importa tomarse unas cervezas aunque uno ande manejando | 18 | 3 | | 1 | | | 1 | |
| 55. Es exagerado pensar que el consumo de cerveza produce accidentes de tránsito | 17 | 3 | | | | | 1 | 2 |

Este ítem tiene puntuaciones muy altas en “desacuerdo” a la conducción bajo los efectos del alcohol, a pesar de que un 22% considera que puede conducir después de haber tomado un par de cervezas y que el bajo consumo de licor no les inhabilita para conducir bien.

La conducción bajo los efectos del alcohol es parte de la cultura costarricense que hace pensar al conductor que puede dominar su vehículo aún cuando no esté en sus cinco sentidos, porque el hombre debe de ser arriesgado, valiente y debe demostrar su hombría.

TABLA 16. Actitudes hacia la agresión en la conducción

| ITEM | ESCALA | Desa- cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | De Acuerdo |
|--|--------|-----------------|---|---|---|---|---|---------------|
| 24. A los conductores lerdos hay que sonarles el pito para que se muevan | | 14 | 3 | 2 | 2 | 2 | | |
| 32. A veces hay que gritar a otro conductor que ha causado un problema en la vía | | 20 | 2 | 1 | | | | |
| 58. Está bien mostrar disgusto a otro conductor que ha causado un problema en la vía | | 15 | 3 | 3 | 1 | | | 1 |

La agresión en la conducción es un factor que proviene de la autoestima del conductor que se siente mejor en el momento en que otro conductor comete una imprudencia y trata de hacerle sentir mal, para sentirse él mejor consigo mismo.

La agresión también puede deberse al estrés de la conducción diaria. En una ciudad como Alajuela, saturada por vehículos, la conducción se vuelve difícil y estresada, donde la cortesía no tiene cabida, sino que impera la ley del más fuerte.

TABLA 17. Actitudes hacia la conducción descuidada de otros conductores

| ITEM | ESCALA | Desa- cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | De Acuerdo |
|--|--------|-----------------|---|---|---|---|---|---------------|
| 7. Acompañaría a un chofer que maneja a alta velocidad si es la única forma de llegar a casa | | 13 | 4 | 2 | 1 | 1 | 2 | |
| 16. Podría subir a un auto con un conductor que ha tomado si no tengo otra opción. | | 20 | 2 | | | | 1 | |
| 27. Podría subir a un auto con un conductor que ha tomado si sé que es buen chofer | | 20 | 1 | | 1 | | | 1 |
| 40. Acompañaría a un chofer que viaja a alta velocidad si confío en él | | 15 | 4 | 2 | | 1 | | 1 |

En cuanto a la confianza en otros conductores, se registra puntuación alta al desacuerdo en la seguridad que puede otorgar otro conductor en condiciones de ebriedad o cuando se está urgido de transporte.

La seguridad es una de las necesidades básicas del ser humano, esta necesidad está relacionada con los temores y la necesidad de estabilidad tanto física como

emocional. El conductor puede confiar en sí mismo en cuanto a la conducción con algunas cervezas, pero no está dispuesto a arriesgar su vida con otra persona.

ANALISIS DE LA ESCALA DE AUTO-REPORTE DE COMPORTAMIENTO DE RIESGO:

TABLA 18. Comportamientos hacia la violación de las reglas de tránsito

| ITEM | ESCALA | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Siempre me pasa |
|--|--------|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| 5. No cumplir alguna regla de tránsito para conducir más rápido | 11 | 6 | 5 | | | | 1 | |
| 7. Ponerse en marcha antes de que la luz del semáforo cambie de rojo a verde | 15 | 3 | 3 | 1 | | | 1 | |
| 11. Acelerar cuando el semáforo pasa de luz verde a amarilla | 11 | 2 | 3 | 2 | 4 | | 1 | |
| 19. Adelantar a otro vehículo por la derecha | 19 | 3 | 1 | | | | | |
| 20. Evitar hacer el alto en horas de la noche debido a que no hay tránsito | 18 | 1 | 2 | 1 | | | 1 | |
| 22. No cumplir alguna regla de tránsito para poder conducir fluidamente | 12 | 6 | 3 | 2 | | | | |
| 27. Seguir adelante y no detenerse al pasar por un control policial | 22 | | 1 | | | | | |
| 31. Adelantar a un vehículo aunque este mantenga una velocidad adecuada | 12 | 5 | 3 | 2 | 1 | | | |
| 35. Evitar el paso por lugares en donde están presentes los policías de tránsito | 16 | 2 | 2 | 1 | 1 | | 1 | |

En todos los ítems la puntuación mayor se encuentra en “nunca me pasa” y las escalas alrededor. El ítem que presenta mayor puntuación es “seguir adelante y no detenerse al pasar por un control policial” considerando que esta es la violación a las reglas de tránsito que más temen.

Los ítems que presentaron mayor puntuación en las escalas de siempre me pasa o me ha pasado son “No cumplir alguna regla de tránsito para conducir más rápido”, “Acelerar cuando el semáforo pasa de luz verde a amarilla”, “No cumplir alguna regla de tránsito para poder conducir fluidamente”, “Adelantar a un vehículo aunque este mantenga una velocidad adecuada”,

TABLA 19. Comportamientos hacia la alta velocidad

| ITEM | ESCALA | | | | | | |
|--|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Siempre me pasa |
| 1. Conducir más rápido para llegar a una cita o actividad | 5 | 6 | 6 | 3 | 2 | 1 | |
| 4. Aumentar la velocidad un poco más de lo permitido si la vía está sin tránsito | 2 | 7 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 |
| 12. Conducir a 10 kmph más rápido en vías de 60 kmph | 4 | 4 | 7 | 1 | 3 | 2 | 2 |
| 17. Conducir a 10 kmph más rápido en vías de 80-100 kmph | 6 | 6 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 |

Las puntuaciones en todos los ítems sobre la alta velocidad, están muy divididas en toda la escala, los encuestados son conscientes de que rompen las reglas de tránsito en cuanto a la alta velocidad, pero que para ellos este acto está justificado, porque lo hacen cuando se sienten seguros en la carretera o cuando lo amerita asistir a una cita o actividad.

En la escala de actitudes hacia la alta velocidad, el porcentaje en desacuerdo con la alta velocidad fue de 55%, sin embargo en el comportamiento, el porcentaje es de un 17%, demostrando que conocen las reglas de tránsito en cuanto a la alta velocidad, pero en el momento de aplicarlas su pensamiento es otro, la inteligencia emocional se aplica para considerar cuando es necesario a su propio criterio aumentar la velocidad.

TABLA 20. Comportamiento descuidado en la conducción

| ITEM | ESCALA | | | | | | |
|--|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Siempre me pasa |
| 18. Dejar de revisar el estado mecánico del vehículo cada vez que se utiliza | 14 | 4 | 1 | 2 | | 1 | 1 |

Cuidar del estado mecánico del vehículo por medio de la revisión diaria, es una tarea que no se realiza siempre, según el 61% de los entrevistados revisan su vehículo cada vez que lo utilizan, mientras que el 39% reconocen que nunca lo hacen.

TABLA 21. Comportamiento distraído en la conducción

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | Siempre me pasa |
|---|--------|---------------|---|---|---|---|-----------------|
| | | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| 2. Quedarse observando anuncios comerciales mientras se va manejando | 11 | 2 | 5 | 3 | 1 | 1 | |
| 3. Enfrentar situaciones peligrosas por no estar suficientemente atento | 10 | 5 | 6 | 1 | 1 | | |
| 21. Distraerse por cosas que ocurren alrededor mientras se va conduciendo | 7 | 9 | 3 | 4 | | | |
| 26. Desviar la atención para hablar con acompañantes mientras se va manejando | 13 | 7 | | 1 | 1 | 1 | |
| 29. Distraerse observando un accidente que ha ocurrido en la vía | 6 | 5 | 7 | 4 | 1 | | |
| 34. Hablar por celular al conducir sin usar manos libres | 12 | 2 | 3 | 3 | 3 | | |

En cuanto al uso del celular aunque la mayoría se refiere a que no usarían el celular bajo ninguna circunstancia. Hay una minoría que acepta que a veces es necesario utilizarlo en la conducción.

Las distracciones externas e internas requieren de la utilización de varios sentidos para atenderlos, provocando la desconcentración en la conducción.

TABLA 22. Comportamiento hacia la conducción temeraria

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | Siempre me pasa |
|--|--------|---------------|---|---|---|---|-----------------|
| | | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| 6. Tratar de evitar que un vehículo que va detrás pueda adelantar | 17 | | 2 | 4 | | | |
| 9. Cerrar todas las ventanas del automóvil dificultando oír lo que sucede en la vía | 7 | 4 | 3 | 3 | 3 | | 3 |
| 10. Estacionarse muy cerca de esquinas | 12 | 6 | 2 | 3 | | | |
| 15. Conducir largas distancias sin ponerse el cinturón de seguridad | 17 | 4 | | 1 | | 1 | |
| 16. Llevar un niño menor de 12 años en el asiento de adelante | 17 | 3 | 1 | | | 1 | 1 |
| 23. Entrar en una intersección sin considerar a los vehículos que pueden venir en otras vías | 19 | 3 | 1 | | | | |
| 24. Estacionarse en curvas | 21 | 2 | | | | | |

| | | | | | | | |
|--|----|---|---|---|---|---|---|
| 28. Mantenerse conduciendo cuando se está cansado y se debería descansar | 14 | 6 | 1 | | 1 | 1 | |
| 32. Hacer un giro a la izquierda sin utilizar la señal direccional | 15 | 7 | | 1 | | | |
| 33. Conducir sin fijarse en las señales de tránsito en un lugar que se conoce bien | 14 | 6 | 2 | | | 1 | |
| 36. Conducir mientras se ocupa una mano en otra cosa | 9 | 8 | 1 | 2 | 2 | 1 | |
| 37. Conducir demasiado cerca del vehículo que va adelante para poder detenerse si este frena | 15 | 5 | 3 | | | | |
| 38. Conducir distancias cortas sin ponerse el cinturón de seguridad | 15 | 3 | 1 | 2 | | | 2 |
| 39. Obstruir el tránsito de otro vehículo al estacionarse inadecuadamente | 18 | 4 | 1 | | | | |

El uso del cinturón de seguridad, según la mayoría si es utilizado en distancias largas y cortas, sin embargo, aún hay conductores que consideran que el cinturón de seguridad les estorba.

En cuanto a la conducción temeraria, la mayoría de encuestados refieren a que nunca conducen de forma temeraria y consideran que conducir con las ventanas cerradas y con solamente una mano en el volante no son motivos de conducción temeraria. El promedio de experiencia en la conducción de los encuestados es de 12.5 años y conducen un promedio de 30 km. diarios, lo que hace que los encuestados se sientan seguros de sí mismos como conductores y desarrollen una mayor percepción de controlabilidad del vehículo, lo que provoca que muchas veces se rompan las reglas de tránsito.

TABLA 23. Comportamiento hacia la conducción bajo los efectos del alcohol

| ITEM | ESCALA | | | | | | Siempre me pasa |
|---|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 14. Conducir luego de haber bebido más de un vaso de cerveza u otro tipo de trago | 15 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | |
| 30. Conducir la mañana después de haber bebido, sin saber si el alcohol ha sido | 19 | 2 | 1 | 1 | | | |

| | | | | | | | |
|--|----|---|---|--|--|--|--|
| <i>asimilado</i> | | | | | | | |
| <i>40. Acompañar en un vehículo a un conductor que se sabe que ha bebido mucho alcohol</i> | 20 | 2 | 1 | | | | |

En cuanto al manejo bajo los efectos del alcohol, la mayoría reportan que nunca conducen bajo los efectos del alcohol. El 22% acepta que si ha conducido en estas circunstancias.

El ítem “*Acompañar en un vehículo a un conductor que se sabe que ha bebido mucho alcohol*”, es el que obtuvo mayor puntuación en “nunca me pasa”, ya que como seres humanos que se estiman y necesitan protegerse, no están de acuerdo a arriesgar la vida con otra persona que ha ingerido licor.

TABLA 24. Comportamiento agresivo al conducir

| ITEM | ESCALA | | | | | | Siempre me pasa |
|--|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| <i>8. Hacer gestos o señas de enojo a otro conductor debido a una imprudencia que este cometió</i> | 11 | 4 | 6 | 1 | 1 | | |
| <i>13. Manifestar disgusto sonando el pito reiteradamente</i> | 11 | 5 | 4 | 3 | | | |
| <i>25. Gritar a otro conductor debido a una imprudencia que este cometió</i> | 15 | 4 | 3 | | 1 | | |

El 54% refiere que nunca ha mostrado gestos de disgusto y agresividad hacia otros conductores, sin embargo el 46% acepta su enojo y demostración del mismo hacia otros.

El ítem que reporta mayor cantidad de encuestados en nunca me pasa es “*gritar a otro conductor debido a una imprudencia que este cometió*”. Agredir a otro conductor está relacionado con la autoestima del conductor, si su autoestima es alta en la conducción, el conductor creerá que es el único que hace las cosas bien y los demás no, lo que motiva que tienda a menospreciar a otros, si su autoestima es baja, tratará de agredir a otro conductor que cometió un error, para sentirse superior a él.

La conducta agresiva se aplica cuando el sujeto siente que debe obtener un territorio que le proporcione las condiciones necesarias para su subsistencia, en el caso de la conducción peleará por su bienestar en la carretera, siendo el objeto de su agresividad no provocar heridas o muerte a su adversario, sino más bien lograr que los rivales cedan ante la competencia por los recursos.

Correlación entre actitudes y comportamientos hacia la conducción.

TABLA 25. Correlación actitudes y comportamientos

| | N | Mínimo | Máximo | Media | Desv. típ. |
|-----------|----|--------|--------|--------|------------|
| actitudes | 23 | 1,00 | 4,05 | 2,0045 | ,71018 |
| Comport. | 23 | 1,00 | 4,03 | 1,9293 | ,72944 |

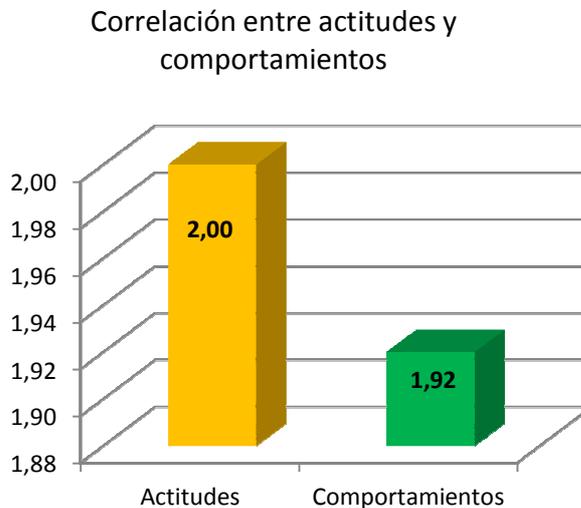


Gráfico 2. Correlación actitudes y comportamientos

Este cuadro nos demuestra que los conocimientos que tienen hacia la seguridad vial, demostrada en las actitudes son similares a las conductas aplicadas a la hora de la conducción.

Violación a las reglas de tránsito

TABLA 26. Actitudes hacia las reglas de tránsito

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | | De acuerdo |
|---|--------|------------|---|---|---|---|---|------------|
| | | Desacuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 1. Algunas reglas de tránsito son realmente innecesarias y sin sentido | 7 | 1 | 3 | 2 | 4 | | 6 | |
| 3. En ciertos casos hay que adelantar a otro vehículo aunque vaya a una velocidad normal | 7 | 1 | 1 | 8 | | 3 | 3 | |
| 18. Más vale manejar por lugares en donde no hay policías de tránsito | 11 | 3 | 4 | 4 | 1 | | | |
| 21. La mayor parte de las veces los policías de tránsito sólo traen problemas innecesarios | 12 | | 4 | 3 | 1 | 1 | 2 | |
| 25. Las reglas de tránsito son muy difíciles de ser puestas en práctica en la realidad | 10 | 2 | 4 | 1 | 1 | 3 | 2 | |
| 47. Tomar oportunidades en la vía y romper algunas reglas no significa necesariamente que uno es un mal conductor | 11 | 1 | 1 | 5 | 3 | 2 | | |

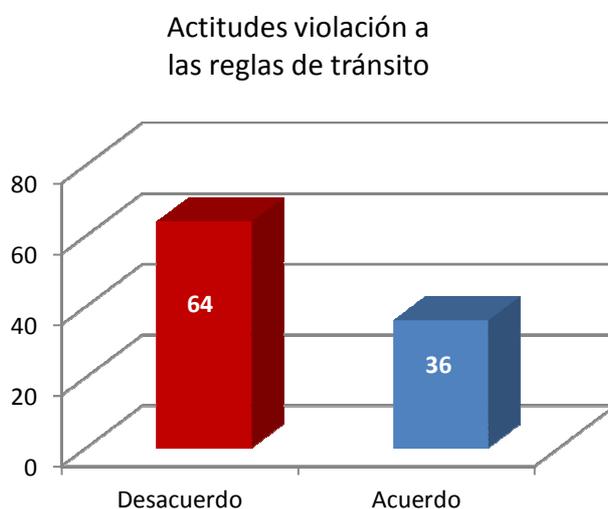


Gráfico 3. Actitudes hacia la violación de las reglas de tránsito

TABLA 27. Comportamientos hacia las reglas de tránsito:

| ITEM | ESCALA | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Siempre me pasa |
|---|---|---------------|----|---|---|---|---|-----------------|
| | 5. No cumplir alguna regla de tránsito para conducir más rápido | | 11 | 6 | 5 | | | 1 |
| 11. Acelerar cuando el semáforo pasa de luz verde a amarilla | | 11 | 2 | 3 | 2 | 4 | 1 | |
| 22. No cumplir alguna regla de tránsito para poder conducir fluidamente | | 12 | 6 | 3 | 2 | | | |
| 31. Adelantar a un vehículo aunque este mantenga una velocidad adecuada | | 12 | 5 | 3 | 2 | 1 | | |

Comp. Violaciones a las reglas de tránsito

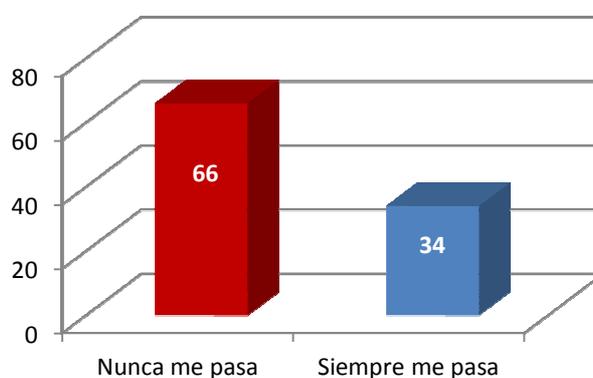


Gráfico 4. Comportamientos hacia las violaciones a las reglas de tránsito

El 60% de los encuestados registra que respetan las leyes de tránsito, sin embargo el 40%, casi la mitad son ofensores de las mismas.

Las actitudes hacia las reglas de tránsito y el comportamiento hacia las mismas presentan porcentajes muy similares, o sea, lo que reportaron conocer sobre las reglas de tránsito y las conductas que tienen hacia las mismas son compatibles. Lo que demuestran que conocen las reglas de tránsito, pero no siempre están dispuestas a ponerlas en práctica.

Alta velocidad

TABLA 28. Actitudes hacia la alta velocidad:

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | | De Acuerdo |
|---|--------|-------------|---|---|---|---|---|------------|
| | | desa-cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 13. A veces hace falta aumentar bastante la velocidad para adelantar a un vehículo que va lento | | 3 | 3 | 7 | 2 | 4 | | 4 |
| 30. No hay problemas en aumentar la velocidad si hay suficiente visibilidad | | 9 | 2 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 |
| 36. Tiene sentido exceder la velocidad para adelantar a los conductores lerdos | | 10 | 3 | 2 | 4 | 1 | 3 | |
| 46. No hay problema en aumentar la velocidad si la vía está sin tránsito | | 8 | 5 | 2 | 5 | 1 | 1 | 1 |
| 57. Los límites de velocidad pueden ser incumplidos porque están mal planteados | | 12 | 2 | 3 | 3 | | 1 | 2 |

Actitudes hacia la alta velocidad

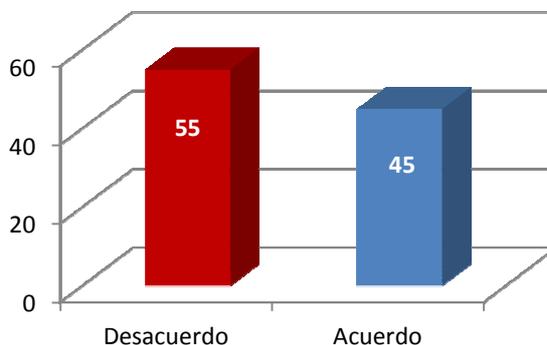


Gráfico 5: Actitudes hacia la alta Velocidad

TABLA 29. Comportamientos hacia la alta velocidad:

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | | Siempre me pasa |
|--|--------|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| | | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 1. Conducir más rápido para llegar a una cita o actividad | | 5 | 6 | 6 | 3 | 2 | 1 | |
| 4. Aumentar la velocidad un poco más de lo permitido si la vía está sin tránsito | | 2 | 7 | 5 | 5 | 2 | 1 | 1 |

| | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|---|
| 12. Conducir a 10 kmph más rápido en vías de 60 kmph | 4 | 4 | 7 | 1 | 3 | 2 | 2 |
| 17. Conducir a 10 kmph más rápido en vías de 80-100 kmph | 6 | 6 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 |

Comportamiento hacia la alta velocidad

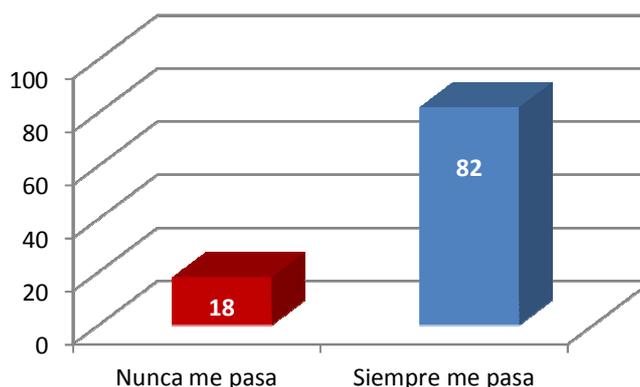


Gráfico 6: Comportamientos hacia la alta Velocidad

Las escalas de estos ítems, son los más variados. Las opiniones sobre la velocidad son muy subjetivas, cada conductor a pesar de conocer sobre los límites y sanciones en este rubro, deciden que en ciertos ambientes deciden que es lo mejor para realizar una conducción fluida.

Según el gráfico, las actitudes y los comportamientos varían bastante, demostrando una vez más que conocen la legislación sobre la alta velocidad, pero no la aplican.

Conducción descuidada

TABLA 30. Actitudes hacia la conducción descuidada:

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | De Acuerdo |
|--|--------|-------------|---|---|---|---|------------|
| | | Desa-cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| 49. Si uno tiene un carro bueno puede despreocuparse de su estado mecánico por un tiempo | 15 | 4 | 2 | 1 | | 1 | |

Actitud hacia la conducción descuidada

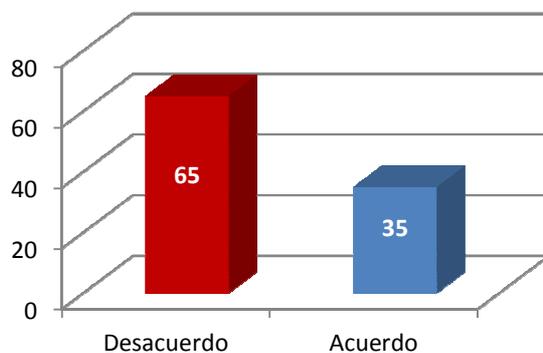


Gráfico 7: Actitud hacia la conducción descuidada

TABLA 31. Comportamiento hacia la conducción descuidada:

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | | Siempre me pasa |
|--|--------|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| | | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 18. Dejar de revisar el estado mecánico del vehículo cada vez que se utiliza | | 14 | 4 | 1 | 2 | | 1 | 1 |

Comp. hacia la conducción descuidada

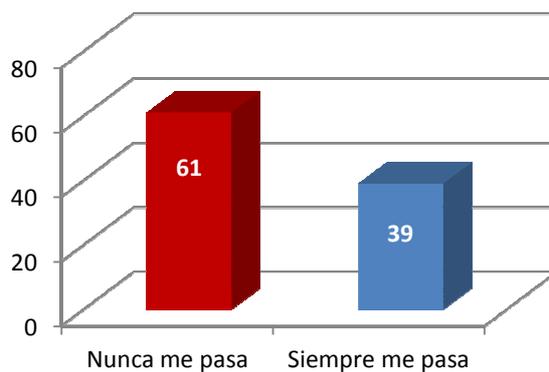


Gráfico 8: Comportamiento hacia la conducción descuidada

En cuanto a la conducción descuidada, existe aproximación en cuanto a los piensan y lo que realizan. La conciencia hacia un vehículo bien cuidado esta inculcado en la mitad de los encuestados.

Conducción distraída

TABLA 32. Actitudes hacia la conducción distraída:

| ITEM | ESCALA | Desa- cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | De Acuerdo |
|--|--------|-----------------|---|---|---|---|---|---------------|
| <i>6. Es interesante observar cosas que pasan en la vía cuando uno va manejando</i> | | 12 | 3 | 1 | 2 | 2 | | 3 |
| <i>48. Llama la atención mirar un accidente que ha ocurrido cuando uno va manejando</i> | | 8 | 3 | 6 | | 1 | 3 | 2 |
| <i>51. Llama la atención observar los anuncios que hay en la vía cuando uno va manejando</i> | | 9 | 1 | 4 | 1 | 4 | 1 | 3 |
| <i>52. Es entretenido hablar con acompañantes cuando uno va manejando</i> | | 4 | 5 | 3 | 3 | 2 | 4 | 2 |

Actitudes hacia la conducción distraída

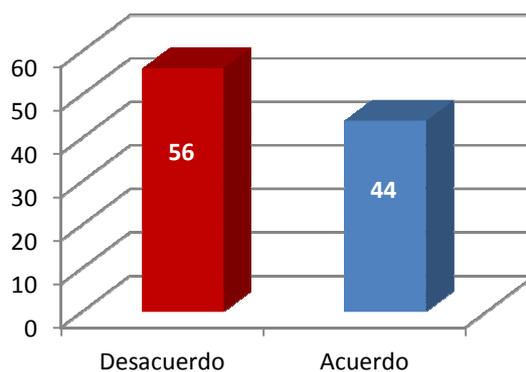


Gráfico 9: Actitudes hacia la conducción distraída

TABLA 33. Comportamientos hacia la conducción distraída:

| ITEM | ESCALA | | | | | | Siempre me pasa |
|---|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 2. Quedarse observando anuncios comerciales mientras se va manejando | 11 | 2 | 5 | 3 | 1 | 1 | |
| 3. Enfrentar situaciones peligrosas por no estar suficientemente atento | 10 | 5 | 6 | 1 | 1 | | |
| 21. Distraerse por cosas que ocurren alrededor mientras se va conduciendo | 7 | 9 | 3 | 4 | | | |
| 29. Distraerse observando un accidente que ha ocurrido en la vía | 6 | 5 | 7 | 4 | 1 | | |
| 34. Hablar por celular al conducir sin usar manos libres | 12 | 2 | 3 | 3 | 3 | | |



Gráfico 10: Comportamiento hacia la conducción distraída

Los ítems de las actitudes hacia la conducción distraída y los comportamientos son similares. Los entrevistados registran altas puntuaciones en los ítems que tienen que ver con que se distraen viendo lo que pasa a su alrededor en el exterior del vehículo, así como en el interior del mismo, hablando con los pasajeros y/o por celular.

Conducción temeraria

TABLA 34. Actitudes hacia la conducción temeraria:

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | | De Acuerdo |
|---|--------|-------------|---|---|---|---|---|------------|
| | | Desa-Cuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 37. Si un vehículo está queriendo adelantar lo mejor es evitar que lo haga. | 17 | 3 | | | | 1 | | 2 |
| 50. Se puede llevar un niño de edad escolar en el asiento de adelante | 19 | 2 | | | | | 1 | 1 |
| 53. Si uno está cansado pero tiene que llegar a un lugar lo mejor es seguir manejando | 18 | 2 | 2 | | | 1 | | |
| 43. El cinturón de seguridad más bien puede estorbar | 19 | 3 | | | | 1 | | |
| 54. Si uno viaja por un lugar conocido es mejor no usar el cinturón de seguridad | 20 | 2 | 1 | | | | | |

Actitud hacia la conducción temeraria

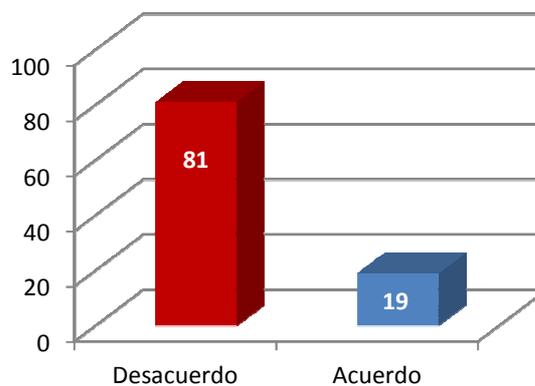


Gráfico 11: Actitud hacia la conducción temeraria

TABLA 35. Comportamientos hacia la conducción temeraria:

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | | Siempre me pasa |
|---|--------|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| | | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 9. Cerrar todas las ventanas del automóvil dificultando oír lo que sucede en la vía | 7 | 4 | 3 | 3 | 3 | | 3 | |
| 10. Estacionarse muy cerca de esquinas | 12 | 6 | 2 | 3 | | | | |
| 36. Conducir mientras se ocupa una mano en otra cosa | 9 | 8 | 1 | 2 | 2 | 1 | | |

Comport. hacia la conducción temeraria

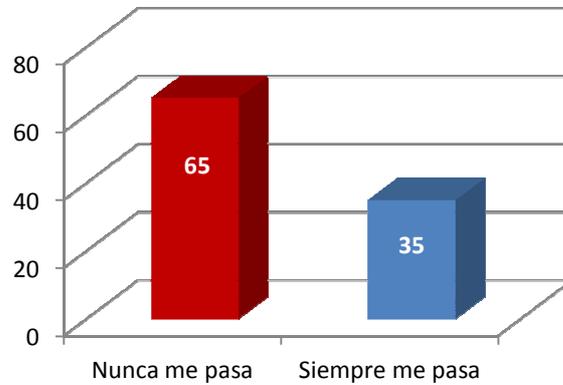


Gráfico 12: Comportamiento hacia la conducción temeraria

Con respecto a la conducción temeraria, los encuestados registran muy altas puntuaciones hacia las actitudes no temerarias, son muy pocos los que reconocen que tienen actitudes hacia la temeridad.

En cuanto a los comportamientos, en los ítems donde se registran altas puntuaciones no son los mismos ítems de temeridad de la escala de actitudes.

En consecuencia, los porcentajes de ambas escalas, son muy distantes.

Manejo bajo los efectos del alcohol

TABLA 36. Actitudes hacia el manejo bajo los efectos del alcohol:

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | | De Acuerdo |
|--|--------|------------|---|---|---|---|---|------------|
| | | Desacuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 23. Un buen conductor puede tomar unas cervezas y manejar sin problema | 20 | 2 | | 1 | | | | |
| 29. Aunque tome un par de cervezas puedo manejar bien | 15 | 1 | 3 | | 3 | | 1 | |
| 35. Si me siento bien podría manejar luego de haber tomado unas tres cervezas. | 18 | 1 | 1 | 1 | 2 | | | |
| 41. Alguien que está acostumbrado a tomar | 20 | 1 | 1 | | | | | 1 |

| | | | | | | | |
|---|----|---|--|---|--|---|---|
| <i>puede beber y manejar sin problemas</i> | | | | | | | |
| <i>44. Si uno aguanta mucho tomando puede manejar sin problemas luego de beber sólo unas cervezas</i> | 18 | 4 | | 1 | | | |
| <i>45. Si hay una fiesta no importa tomarse unas cervezas aunque uno ande manejando</i> | 18 | 3 | | 1 | | 1 | |
| <i>55. Es exagerado pensar que el consumo de cerveza produce accidentes de tránsito</i> | 17 | 3 | | | | 1 | 2 |

Actitudes hacia la cond. bajo efectos del alcohol

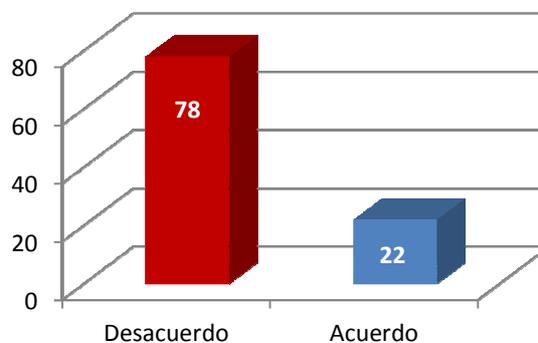


Gráfico 13: Actitudes hacia la conducción bajo los efectos del alcohol

TABLA 37. Comportamientos hacia la conducción bajo los efectos del alcohol:

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | | Siempre me pasa |
|--|--------|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| | | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| <i>14. Conducir luego de haber bebido más de un vaso de cerveza u otro tipo de trago</i> | 15 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | | |
| <i>30. Conducir la mañana después de haber bebido, sin saber si el alcohol ha sido asimilado</i> | 19 | 2 | 1 | 1 | | | | |
| <i>40. Acompañar en un vehículo a un conductor que se sabe que ha bebido mucho alcohol</i> | 20 | 2 | 1 | | | | | |

Comport. hacia la cond. bajo efectos del alcohol

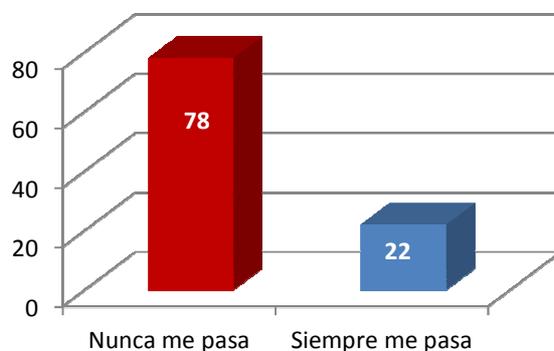


Gráfico 14: Comportamiento hacia la conducción bajo los efectos del alcohol

En cuanto al consumo de alcohol y la conducción, tanto en los ítems de las actitudes, como en los comportamientos, la mayoría de los entrevistados manifiestan que no están de acuerdo con el consumo del alcohol mientras se conduce.

El 78% de los encuestados en las dos escalas se encuentran en desacuerdo y el 22% en las dos escalas aceptan que pueden consumir alcohol y conducir.

Son los únicos ítems, que registran iguales porcentajes en las dos escalas.

Conducción agresiva

TABLA 38. Actitudes hacia la agresión en la conducción:

| ITEM | ESCALA | | | | | | | De Acuerdo |
|--|------------|---|---|---|---|---|---|------------|
| | Desacuerdo | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | |
| 24. A los conductores lerdos hay que sonarles el pito para que se muevan | 14 | 3 | 2 | 2 | 2 | | | |
| 32. A veces hay que gritar a otro conductor que ha causado un problema en la vía | 20 | 2 | 1 | | | | | |
| 58. Está bien mostrar disgusto a otro conductor que ha causado un problema en la vía | 15 | 3 | 3 | 1 | | | 1 | |

Actitudes hacia la conducción agresiva

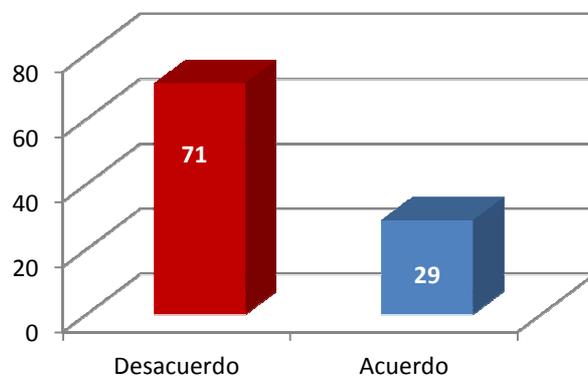


Gráfico 15: Actitudes hacia la agresión en la conducción

TABLA 39. Comportamientos hacia la agresión en la conducción:

| ITEM | ESCALA | ESCALA | | | | | | Siempre me pasa |
|---|--------|---------------|---|---|---|---|---|-----------------|
| | | Nunca me pasa | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 8. Hacer gestos o señas de enojo a otro conductor debido a una imprudencia que este cometió | | 11 | 4 | 6 | 1 | 1 | | |
| 13. Manifestar disgusto sonando el pito reiteradamente | | 11 | 5 | 4 | 3 | | | |
| 25. Gritar a otro conductor debido a una imprudencia que este cometió | | 15 | 4 | 3 | | 1 | | |

Comportamientos conducción agresiva

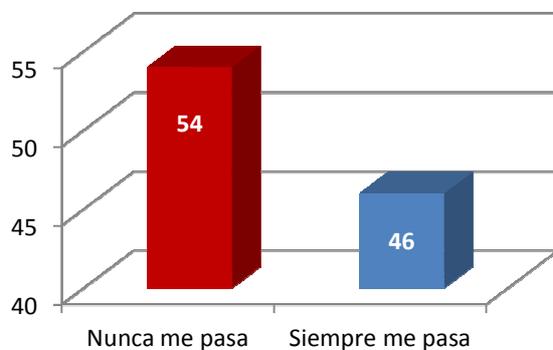


Gráfico 16: Agresión en la conducción

Según los registros, la mayoría de los conductores encuestados no son agresivos con otros conductores cuando conducen.

Los ítems que presentan mayor puntuación hacia la agresividad son: “Hacer gestos o señas de enojo a otro conductor debido a una imprudencia que este cometió” y “Manifestar disgusto sonando el pito reiteradamente”. Sin embargo los promedios de las actitudes y los comportamientos son muy diferentes, demostrando que hay más conductores con conductas agresoras de lo registrado en las actitudes.

3.4. Análisis de la escala de Búsqueda de Sensaciones (SSS-V):

Con esta categoría se analiza la personalidad de cada uno de los encuestados, sus preferencias, gustos y disgustos, revelará la forma de ser de cada uno y por lo tanto la muestra de los conductores del Cantón de Alajuela, de entre los 21 a 50 años.

Desinhibición:

La desinhibición es un componente de los sistemas de regulación, psicológicos o fisiológicos, que actúan en los seres vivos. De esta forma se entiende la desinhibición como la pérdida de control que puede tener en algún momento el ser humano. En la conducción este componente es muy nocivo ya que es necesario que el conductor en todo momento esté muy atento de las acciones que realiza mientras conduce para no ser causa de accidentes de tránsito, la desinhibición puede ser causada por el consumo de alcohol o drogas.

Susceptibilidad al aburrimiento:

La susceptibilidad al aburrimiento, es el deseo de cambiar el cansancio, fastidio, tedio, originados generalmente por disgustos o molestias, o por no contar con algo que distraiga y divierta, lo que lleva a una impaciencia cuando las cosas se mantienen sin cambios. En la conducción para evitar el aburrimiento se trata de realizar maniobras fuera de la “normal o común”, exponiendo la vida propia y la de terceros.

Búsqueda de experiencias:

Los conductores con una baja activación cortical buscan generar experiencias excitantes para elevar sus bajos niveles de activación fisiológica y psicológica, para estar preparados ante cualquier evento. Estos conductores manifiestan rasgos de comportamiento extrovertido, buscan formas de conducción riesgosa para activar su adrenalina.

Entusiasmo y búsqueda de aventuras:

Estos rasgos se caracterizan por un estilo de procesamiento rápido y efectivo donde los individuos se benefician por su actuar veloz. El comportamiento de este conductor es atropellado, tendiente al desorden, sin tener en cuenta todas las opciones

presentes en las situaciones al momento de tomar decisiones. Esto se combina con la despreocupación por las consecuencias de los actos al no poder preverlos

Desinhibición

TABLA 40. Desinhibición

| ITEM | ESCALA | En desacuerdo | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | De acuerdo |
|---|--------|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------|
| 1a. Me gustan las fiestas "salvajes" y desinhibidas | 16 | 1 | 2 | 2 | | 1 | | | | | | 1 |
| 12b. Me gusta la compañía de personas que intercambian parejas | 18 | 1 | | 1 | | | | | 1 | | 1 | 1 |
| 13b. A menudo me gusta estar "picando" por haber bebido alcohol o fumado marihuana | 20 | 3 | | | | | | | | | | |
| 25b. Me gusta tener experiencias y sensaciones nuevas y excitantes aún y si dan sobresaltos, son poco convencionales o ilegales | 13 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | | | 1 | 1 | | |
| 29a. Me gustaría tener citas con personas que son físicamente atractivas | 3 | | 1 | | 2 | | 1 | 6 | 1 | 1 | | 8 |
| 30b. Tener muchas bebidas alcohólicas es la clave de una buena fiesta | 19 | 2 | 1 | | | | | | | 1 | | |
| 32a. Una persona debería tener considerable experiencia sexual antes del matrimonio | 9 | | | | | 1 | 5 | | 1 | 4 | | 3 |
| 33b. Me puedo imaginar a mí mismo buscando experiencias en el mundo de la farándula | 14 | | 2 | | | | 1 | 1 | 1 | 2 | | 2 |
| 35b. Disfruto mucho viendo las escenas "sexys" en las películas | 6 | 1 | 2 | 2 | 1 | 4 | 1 | 2 | | | 1 | 3 |
| 36a. Me siento mejor después de tomar un par de tragos | 20 | 1 | 1 | 1 | | | | | | | | |

Los ítems que registraron mayor puntaje en la casilla de desacuerdo son "me gusta la compañía de personas que intercambian parejas", "a menudo me gusta estar picando por haber bebido alcohol o fumado marihuana", "tener muchas bebidas alcohólicas es la clave de una buena fiesta" y "me siento mejor después de tomar un par de tragos". Estos ítems se refieren al consumo de alcohol

El 60% de los encuestados registra que no son extrovertidos, que prefieren conservar sus asuntos sin alteraciones, sin embargo el 40%, que representa casi la mitad, registran que si les gusta disfrutar de cambios y son temerarios en su forma de ser y por lo tanto conducir.

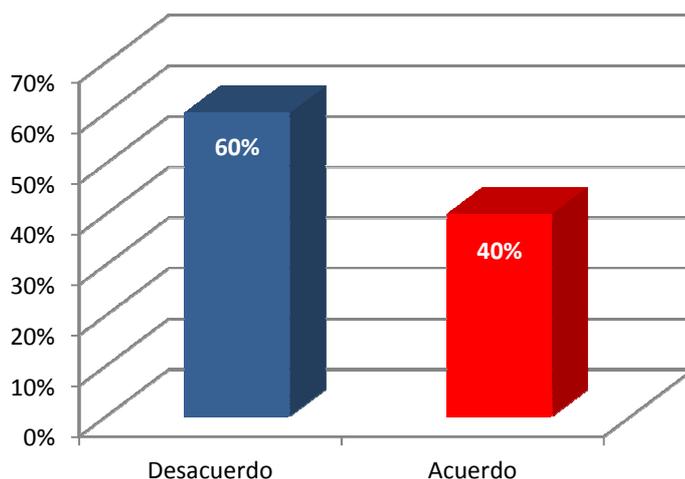


Gráfico 17: Desinhibición

Susceptibilidad al aburrimiento

TABLA 41. Susceptibilidad al aburrimiento

| ITEM | ESCALA | En desacuerdo | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | De acuerdo |
|--|--------|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------|
| 2b. Hay algunas películas que disfruto viendo por segunda o hasta tercera vez | | | | 1 | | 1 | | 2 | | | 2 | 17 |
| 5a. Me aburro al ver las caras de siempre | 16 | 2 | 1 | 3 | | 1 | | | | | | |
| 7b. Cuando uno puede predecir casi todo lo que una persona hará y dirá, entonces debe ser alguien aburrido | 7 | 2 | 1 | | | 1 | 5 | 1 | | | | 6 |
| 8a. Usualmente no disfruto una película o una obra de teatro donde puede predecir lo que sucederá adelante | 7 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 1 | | | 3 |
| 15b. Ver los videos caseros de alguien o sus videos o fotos de paseos me aburre tremendamente | 14 | 1 | | 3 | | 4 | | | | | | 1 |
| 24a. Prefiero los amigos que son excitantes e impredecibles | 11 | 1 | 1 | 3 | 1 | 5 | | | | | | 1 |

| | | | | | | | | | | | |
|---|----|---|---|---|---|---|---|---|--|--|---|
| 27b. Me pongo muy impaciente si me tengo que quedar alrededor de casa por cualquier lapso de tiempo | 15 | | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | |
| 31b. El peor pecado social es ser aburrido | 11 | | | 1 | 4 | 1 | 3 | | | | 3 |
| 39a. No tengo paciencia con gente embotellada y aburrida | 8 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | | 4 | | | 2 |
| 34a. Me gusta la gente que es brusca e ingeniosa aunque algunas veces insulte a los demás | 18 | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | | | 1 |

El ítem que registra mayor puntuación en el desacuerdo es “*Me gusta la gente que es brusca e ingeniosa aunque algunas veces insulte a los demás*”.

Los ítems: “*Hay algunas películas que disfruto viendo por segunda o hasta tercera vez*”, “*Cuando uno puede predecir casi todo lo que una persona hará y dirá, entonces debe ser alguien aburrido*”, “*Usualmente no disfruto una película o una obra de teatro donde puede predecir lo que sucederá adelante*”, “*Prefiero los amigos que son excitantes e impredecibles*”, “*El peor pecado social es ser aburrido*” y “*No tengo paciencia con gente embotellada y aburrida*”, presentan mayor puntuación en las casillas “de acuerdo” .

El 47% de los encuestados registra que son personas tranquilas, aburridas, que pueden mantenerse en la misma situación sin la intención de cambiar ya que esto les genera seguridad personal. El 53%, más de la mitad, registran comportamientos más agresivos y anhelos de cambio en su vida.

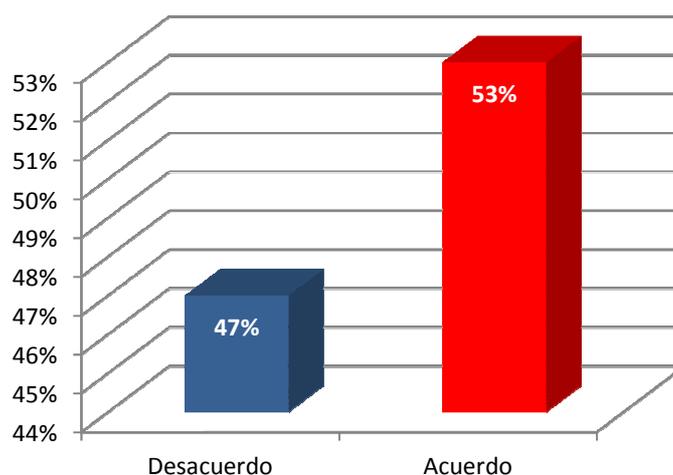


Gráfico 18: Susceptibilidad al aburrimiento

Búsqueda de experiencias

TABLA 42. Búsqueda de experiencias

| ITEM | ESCALA | En desacuerdo | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | De acuerdo |
|---|--------|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------------|
| <i>4b. Me gustan algunos olores corporales</i> | 6 | | | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 5 | 1 | 3 |
| <i>6a. Me gusta explorar una ciudad o un pueblo desconocido yo solo, aún cuando pueda perderme</i> | 9 | | | 2 | | | 3 | 2 | | 1 | 2 | 4 |
| <i>9a. He probado marihuana o me gustaría hacerlo</i> | 18 | | 2 | 1 | | | | 1 | | | | 1 |
| <i>10b. Me gustaría probar alguna droga que produzca alucinaciones</i> | 20 | | 2 | | | | | | | | 1 | |
| <i>14a. Me gusta probar comidas que nunca he probado antes</i> | 1 | | 1 | | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 9 |
| <i>18a. Me gustaría hacer un viaje que no esté planificado o con una ruta o duración indefinida</i> | 4 | | | | | | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 11 |
| <i>19b. Me gustaría hacer amigos en grupos no convencionales como artistas o amantes del rock</i> | 11 | | | 2 | 2 | | 1 | | 2 | 2 | | 3 |
| <i>22a. Me gustaría conocer personas homosexuales, varones y mujeres</i> | 12 | | 1 | | 3 | | 6 | | | 1 | | |
| <i>26b. A menudo encuentro belleza en los colores chocantes y formas irregulares de la pintura moderna</i> | 6 | | 2 | 3 | 3 | 2 | 3 | | | | | 4 |
| <i>37b. La gente debería vestirse de acuerdo a sus criterios individuales aún y cuando estas algunas veces resulten extravagantes</i> | 4 | | | 1 | | 1 | 4 | 1 | | 3 | 1 | 8 |

En cuanto a la búsqueda de experiencias el 40% registra estar en desacuerdo a buscar nuevas experiencias, se sienten tranquilas con lo que tienen y manifiestan que no desean buscar cosas nuevas y mucho menos si estas experiencias son permanentes. Los ítems donde mostraron mayor probabilidad de cambio son los que no les representa un cambio brusco o permanente en sus vidas, o sea situaciones que no modifiquen sus vidas para siempre como son: “*Me gusta probar comidas que nunca he probado antes*” y “*Me gustaría hacer un viaje que no esté planificado o con una ruta o duración indefinida*”.

El 60%, más de la mitad si son buscadores de experiencias nuevas en su vida y por lo tanto en su forma de conducir.

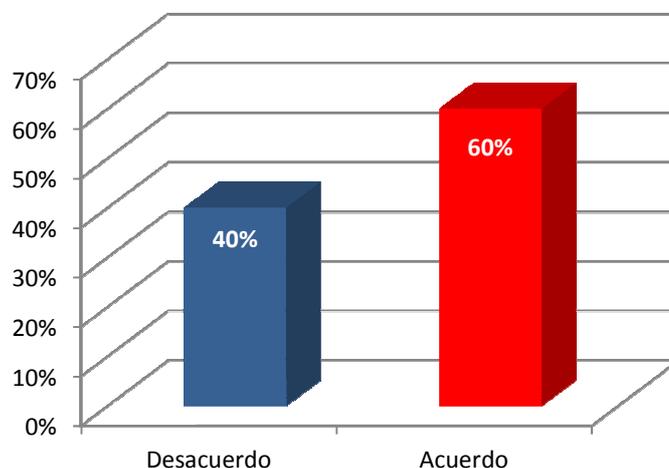


Gráfico 19: Búsqueda de experiencias

Entusiasmo y búsqueda de aventuras

TABLA 43. Entusiasmo y búsqueda de aventuras

| ITEM | ESCALA | En desacuerdo | ESCALA | | | | | | | | | De acuerdo |
|--|--------|---------------|--------|---|---|---|---|---|---|---|----|------------|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| 3a. A menudo desearía escalar una montaña. | 10 | 1 | 1 | | | 3 | 2 | 1 | 2 | | 3 | |
| 11b. A veces me gustan las cosas que dan pequeños sobresaltos y sustos | 9 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | | | 2 | |
| 16a. Me gustaría practicar el deporte del esquí acuático | 4 | | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 14 | |
| 17a. Me gustaría hacer el intento de practicar el surf | 4 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | 2 | 2 | 11 | |
| 20a. Me gustaría aprender a volar una avioneta | 14 | | | | | | 2 | | | 2 | 5 | |
| 21b. Me gustaría ir a bucear | 5 | | 1 | 1 | | 4 | 1 | 1 | 3 | 1 | 6 | |
| 23b. Me gustaría tratar de saltar en paracaídas | 10 | 1 | 1 | | | 2 | | | | | 9 | |
| 28a. Me gusta tirarme de los trampolines altos en las piscinas | 11 | 2 | | | | 3 | 2 | | 1 | | 4 | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|----|---|---|---|--|---|---|---|---|--|---|
| <i>38b. Me gustaría navegar largas distancias en un bote pequeño pero adecuado</i> | 10 | | 2 | 2 | | 3 | 1 | 1 | 1 | | 3 |
| <i>40b. Creo que disfrutaría la sensación de ir esquiando muy rápido por la pendiente de una gran montaña</i> | 10 | 2 | | 3 | | | 2 | 1 | 3 | | 2 |

El 38% de los conductores encuestados manifiesta que no son buscadores de aventuras, prefieren ir a lo seguro en sus vidas, el 62% si demuestran que les agradan las aventuras y practicar cosas nuevas que los motiven.

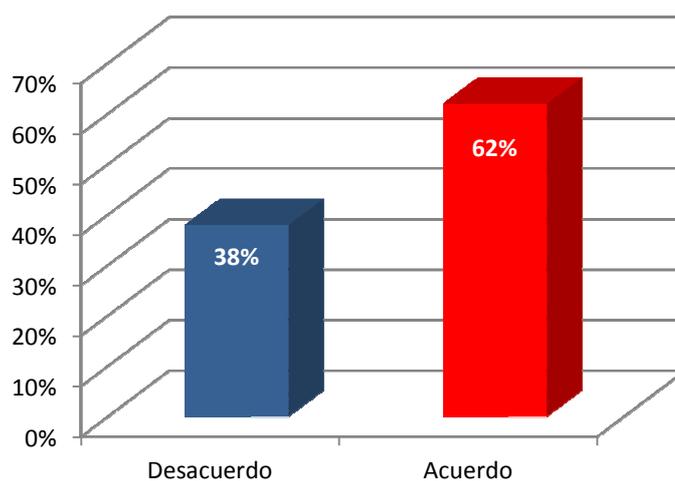


Gráfico 20: Entusiasmo y búsqueda de aventuras

4. Conclusiones

En Alajuela el 60% de los accidentes ocurrieron en rutas nacionales. El promedio de experiencia en la conducción de los encuestados es de 12.5 años, conducen por 36 kilómetros al día los 6 días a la semana, lo que da un promedio de 6 kilómetros diarios en carreteras nacionales.

El conocimiento de las rutas, que generalmente se recorren las mismas para asistir a los lugares de trabajo, produce un exceso de confianza en la conducción, convirtiéndose esta situación en un factor de riesgo Montoro (2000), ya que la comodidad aumenta el riesgo de sufrir accidentes.

Aunado al exceso de confianza se encuentran las cogniciones de los conductores, que son las que hacen que se tomen las decisiones en el momento preciso y con las cuales media también la autoestima de la persona en su vida emocional y como conductor.

Según la Terapia Cognitiva Conductual de Albert Ellis, (1962), las emociones y conductas de las personas están influidas por su percepción de los eventos. No es una situación en y por sí misma la que determina lo que una persona siente, sino más bien la forma en que ella interpreta la situación.

Para Beck 1964, la forma en que se sienten las personas está asociada a la forma en que interpretan y piensan sobre una situación. La situación por sí misma no determina directamente cómo se siente, su respuesta emocional está mediada por su percepción de la situación.

Por lo tanto, siempre habrán buenos y malos conductores, pero la mayoría se considerará a sí mismo como excelente.

En cuanto a la correlación entre las actitudes registradas y los comportamientos, son muy parecidos, como se muestra a continuación.

En general, los conductores entrevistados manifiestan tendencias a romper las reglas de tránsito cuando lo creen necesario, siempre y cuando no causen daño a terceros, sin que esto signifique que se sientan malos conductores.

Las reglas de tránsito las consideran como muy difíciles de poner en práctica y muchas de ellas hasta innecesarias, por lo tanto piensan que hay algunas que se pueden romper, tales como: el adelantamiento indebido a otro vehículo si este obstaculiza la conducción fluida, así como el aprovechar la oportunidad de pasar un semáforo de la luz verde a la amarilla, acelerando.

Para los encuestados los límites de velocidad pueden ser rotos en ciertos ambientes, como es el adelantamiento a los vehículos lentos, cuando la vía está sin tránsito y cuando hay buena visibilidad.

Así también consideran que pueden aumentar la velocidad hasta 10 kilómetros más de lo permitido ya que los límites de velocidad están mal planteados.

La mayoría conoce la necesidad de dar mantenimiento al vehículo. Según la tabla del año de fabricación del vehículo, la mayor cantidad de vehículos accidentados en el 2009 en Alajuela son de los 90's, donde puede existir un margen desde 19 años de antigüedad en adelante por lo que requieren un mantenimiento constante.

Los niveles de distracción son muy elevados, demostrando en los conductores tienen muy poca formación en este sentido. El ser humano por naturaleza es curioso, necesita satisfacer su necesidad de información, por esta razón aún tienen reportes altos en la distracción.

Son más propensos a las distracciones visuales y cognitivas, como estar observando los anuncios publicitarios y cosas que pasan en el exterior del vehículo, reportan pocas distracciones con los celulares, a pesar de que si son capaces de usarlo si es sumamente necesario hacerlo.

En cuanto a la conducta temeraria en la conducción, esta se manifiesta en la tercera parte de los entrevistados. Las faltas mayormente son por conducir con solo una mano en el volante, mientras la otra se ocupa en otra cosa deseando demostrar dominio sobre la máquina; así como cerrar todas las ventanas del vehículo, acción que puede denotar necesidad de protección, ya que se cierra por temor a ser asaltado.

Otras acciones temerarias que realizan es el estacionamiento en esquinas y el no uso del cinturón de seguridad en distancias cortas creyendo que no les puede ocurrir nada negativo, asumiendo una falsa seguridad personal que no depende del todo de solamente ellos.

Conocer las potencialidades y las limitaciones del ser humano, es parte de la inteligencia emocional, así como la toma de decisiones asertivas, el conductor temerario no es capaz de tomar decisiones racionales, sino que sus decisiones son basadas en sus emociones.

En consumo del alcohol la muestra registra en su mayoría que no están de acuerdo con esta práctica, la seguridad personal presupone que el ser humano puede dominarse a sí mismo y a la máquina, por lo tanto muchos conductores sienten que pueden hacer las dos cosas consumir alcohol y conducir.

Aún hay conductores que ignoran que sus capacidades psicomotoras son deterioradas en la conducción con alcohol, ocasionando que aumente el tiempo de reacción, se deteriore la coordinación bimanual y se altera la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia y la capacidad para seguir una trayectoria.

La agresividad en las carreteras, la mayoría de los entrevistados manifiestan que no son agresivos, las faltas en este sentido que más aceptan cometer son gritar a otro conductor que ha cometido una imprudencia y sonar el pito reiteradamente, manifestando de esta manera superioridad sobre otro conductor que se considera ha cometido una falta, de esta forma reafirmar la autoestima en la conducción, sintiendo prepotencia sobre los demás.

A continuación se resumen las actitudes de riesgo más frecuentes.

1. Alta velocidad.

- *Conducir más rápido para llegar a una cita o actividad*
- *Aumentar la velocidad un poco más de lo permitido si la vía está sin tránsito*
- *Conducir a 10 kmph más rápido en vías de 60 kmph y 80-100 kmph*

2. Conducción Distraída.

- *Distraerse observando anuncios comerciales o accidentes que han ocurrido en la vía, mientras se va manejando*
- *Enfrentar situaciones peligrosas por no estar suficientemente atento*
- *Hablar por celular al conducir sin usar manos libres*

3. Agresión.

- *Hacer gestos o señas de enojo a otro conductor debido a una imprudencia que este cometió*
- *Manifestar disgusto sonando el pito reiteradamente*

4. Conducción Descuidada.

- *Dejar de revisar el estado mecánico del vehículo cada vez que se utiliza*

5. Conducción Temeraria

- *Cerrar todas las ventanas del automóvil dificultando oír lo que sucede en la vía*
- *Conducir con la música muy alta que dificulta escuchar lo que pasa fuera del vehículo*
- *Conducir mientras se ocupa una mano en otra cosa*

6. Violación reglas de tránsito.

- *No cumplir alguna regla de tránsito para conducir más rápido*
- *Acelerar cuando el semáforo pasa de luz verde a amarilla*
- *Adelantar a un vehículo aunque este mantenga una velocidad adecuada*

7. Conducción bajo los efectos del alcohol.

- *Aunque tome un par de cervezas puedo manejar bien*
- *Conducir luego de haber bebido más de un vaso de cerveza u otro tipo de trago*

En cuanto a los ítems sobre personalidad, los promedios hacia la desinhibición, susceptibilidad al aburrimiento, búsqueda de experiencias y entusiasmo y búsqueda de aventuras, registran puntuaciones altas, lo que da como resultado conductores extrovertidos.

El conductor extrovertido es temerario, seguro de sí mismo por lo que le gusta correr riesgos y demostrarse a sí mismo que puede dominar.

Tienen necesidad de experimentar variadas y complejas sensaciones y deseo de correr riesgos físicos y sociales para disfrutar las experiencias que lo lleven a lo extremo.

El buscador de sensaciones elige los estímulos externos que maximicen sus sensaciones, no consideran sus actos como peligrosos y arriesgados.

En conclusión la mayoría de los conductores entrevistados son buscadores de sensaciones en su vida personal y por lo tanto en su forma de conducir.

5. Recomendaciones

Adjuntar al programa sobre seguridad vial para optar por la licencia de conducir, charlas sobre concientización de los riesgos en que se incurre en la conducción de vehículos automotores

En las charlas se tratarán temas tales como:

- Factores de riesgo en niños, jóvenes, adultos, etc.
- Factores cognitivos, emocionales y de predisposicionales de la conducción
- Ética personal y responsabilidad civil.
- Testimonios vivos con personas que hayan sufrido algún accidente de tránsito.

Se busca “darle a las personas una verdadera conciencia al conducir, el respeto a las normas generales de circulación, el uso del cinturón de seguridad, el exceso de velocidad y la ingesta de bebidas alcohólicas”.

Charlas de concientización a los oficiales de tránsito.

Dado el alto índice de corrupción por medio de los oficiales de tránsito, realizar las siguientes acciones:

- Llevar a todo el país charlas de ética y concientización de la seguridad vial.
- Reconocimiento a oficiales de tránsito que han cumplido una labor encomiable.

Realización de pruebas de aptitud psicológica para la obtención de la licencia de conducir.

6. Bibliografía

Alberto L. Merani, (1976). Diccionario de Psicología. Barcelona Ediciones Grijalbo, S.A.

Aldea. S. (s/n), Factores psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación. *Revista Internacional de Psicología*.3 (2).pp. 1-14. ISSN 1818-1023.

Branden, N. (1995). Los seis pilares de la autoestima. Barcelona. Paidós.

Consejo Interamericano de Seguridad (s/a). Manual El Conductor Defensivo. Consejo de Seguridad Vial. (s/a).

Daniel Goleman 2001. Inteligencia Emocional. Editorial Kairos

Hernández S. Roberto. Fernández C. Carlos. Baptista L. Pillar. (1999). Metodología de la Investigación. México: Mc Graw Hill.

Horvath, P. & Zuckerman, M. (1996). Búsqueda de sensaciones, valoración y conducta de riesgo. *Revista de toxicomanías*. 9, 26-38

Maryon-Davis, A. (1986). El cuerpo humano. Madrid, España: Editorial Molino.

Maxwell C. John (1997). Actitud de Vencedor. La clave del éxito personal. EE.UU. Editorial Caribe.

Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2010. Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 "María Teresa Obregón Zamora", Gobierno de Costa Rica, Unidad de Comunicación, MIDEPLAN. San José, Costa Rica.

Montoro, L.; Alonso, F.; Esteban, C. y Toledo, F. (2000). Manual de seguridad vial: el factor humano. Barcelona, Editorial Ariel

OMS (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Resumen. Ginebra, Suiza.

Psicología.com.es. (2008). *Actitudes y persuasión (o cambio de actitudes): 3. ¿Cómo influyen las actitudes en el comportamiento? Teorías*. Recuperado el 2 de noviembre del 2010 de www.psicología.com.es/psicología_actitudes_y_persuasión.htm.

Rafael Gautier y George Boeree (2005), Teorías de la personalidad: una selección de los mejores autores del siglo XX. Editorial UNIBE.

Schifter, J. (1989). Formación de una contra cultura. Homosexualidad y SIDA en Costa Rica. San José, C.R.: Ediciones Guayacán.

Seis enfoques psicoterapéuticos. Castañedo Celedonio y otros (1993), editorial El Manual Moderno, S.A. de C.V. México, D.F. – Santafé de Bogotá.

Soto O. Cristian David y Vargas C. Yina Paola (2009). Violencia ejercida sobre el hombre en su construcción identitaria masculina. *Campo de investigación en psicología*. Colombia

Tortosa Francisco y otros, Psicología y Seguridad Vial en España. 60 años de historia. Asociación Española de Centros Privados de Reconocimientos Médicos y Psicotécnicos para el Permiso de Conducir. Valencia, España 1989

Wukmir, V.J., (1967). Emoción y Sufrimiento. Barcelona. España.

Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2010. Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 “María Teresa Obregón Zamora”, Gobierno de Costa Rica, Unidad de Comunicación, MIDEPLAN. San José, Costa Rica.

7. Anexos

- Escala de actitudes hacia comportamientos de riesgo.
- Escala de auto-reporte de comportamiento de riesgo.
- Cuestionario sobre variables sociodemográficas y de conducción vehicular.
- Escala de Búsqueda de Sensaciones.