

RELACIÓN ENTRE BÚSQUEDA DE SENSACIONES Y CONDUCTAS DE RIESGO
PRESENTES EN CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS DEL MUNICIPIO DE
PIEDECUESTA

Elaborado por:

LEIDY CATERINE SARMIENTO

Jeymy Viviana Vargas Rodríguez

Director:

Ps. Mg. Jesús María Gálvez Hoyos

Universidad Pontificia Bolivariana

Escuela de Ciencias Sociales

Facultad de Psicología

Floridablanca

2013

Relación entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de motocicletas del municipio de Piedecuesta

Leidy Caterine Sarmiento

Jeymy Viviana Vargas Rodríguez

Modalidad de trabajo de grado como requisito para optar por el título de psicólogas

Director:

Ps. Mag. Jesús María Gálvez Hoyos

Universidad Pontificia Bolivariana (UPB)

Escuela de Ciencias Sociales

Facultad de Psicología

Floridablanca

2013

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma primer jurado

Firma segundo jurado

Bucaramanga, 23 de Octubre de 2013

TABLA DE CONTENIDO

	PAG.
RESUMEN	9
ABSTRACT	10
INTRODUCCION	11
JUSTIFICACIÓN	12
DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION	15
REFERENTE CONCEPTUAL	18
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	30
OBJETIVOS	32
MÉTODO	33
RESULTADOS	35
DISCUSIÓN	44
CONCLUSIONES	47
RECOMENDACIONES	48
REFERENCIAS	49

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Distribución de la muestra por género

Tabla 2. Distribución de la población por rangos de edad.

Tabla 3. Distribución de la población por Escolaridad

Tabla 4. Búsqueda de sensaciones según nivel y subescala (porcentajes).

Tabla 5. Pruebas de chi-cuadrado entre Nivel de Búsqueda de Sensaciones, Escolaridad, Género y Edad.

Tabla 6. Porcentajes de Conductas de Riesgo según nivel y subescala.

Tabla 7. Pruebas de Chi-cuadrado entre Conductas de Riesgo, Género, Edad y Escolaridad

Tabla 8. Pruebas de correlación entre Conductas de Riesgo y Búsqueda de Sensaciones

Riesgo.

Tabla 9. Correlaciones entre las subescalas de Conductas de Riesgo y Búsqueda de Sensaciones

Tabla 10. Pruebas de Chi-cuadrado entre Conductas de Riesgo, Género, Edad y Escolaridad

Tabla 11. Pruebas de correlación entre Conductas de Riesgo y Búsqueda de Sensaciones

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Porcentajes del Nivel de Búsqueda de Sensaciones encontrados dentro de la muestra

Figura 2. Porcentajes de niveles de Conductas de Riesgo.

Figura 3. Gráfico de dispersión entre los valores de Búsqueda de Sensaciones y Conductas de riesgo.

ANEXOS

Anexo 1: Escala de Búsqueda de Sensaciones SSS IV (Marvin Zuckerman).

Anexo 2: Escala de conductas de riesgo DCR (Gladys Acevedo y Elluz Guzman)

Anexo 3. Carta de la secretaria de tránsito de Piedecuesta, para aplicar las pruebas en el municipio.

Dedicamos este proyecto:

Doy gracias a Dios todopoderoso, quien hizo posible este gran logro en mi vida. Agradezco especialmente a mis padres por todo su apoyo brindado, a mi esposo y a mi hermosa hija María José quien me dio la fuerza y las ganas para alcanzar este gran triunfo; de manera especial agradezco a una gran persona y excelente profesional mi director Jesús María Gálvez Hoyos quien dedicó gran parte de su tiempo para culminar con este gratificante trabajo e hizo posible cumplir un gran sueño.

Gracias. CATERINE

Agradezco primero a Dios por darme la bendición de tener una familia tan maravillosa en cabecera por una Madre que todos los días me llena la vida de amor y fortaleza. Agradezco a mi esposo por que fue parte activa en este proceso. A demás Agradezco a mi director y amigo Jesús María Gálvez Quien me enseñó que uno trabaja por amor y convicción más que por obligación.

Y por ultimo agradezco a la persona que me enseñó el significado del verdadero amor, mi hija Helen Valeria que se ha convertido en el motor de mi vida.

Gracias. JEYMY

RESUMEN GENERAL DE TRABAJO DE GRADO

TÍTULO: **RELACIÓN ENTRE BÚSQUEDA DE SENSACIONES Y CONDUCTAS RIESGO ASUMIDAS POR CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS DEL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA.**

AUTORES: **LEIDY CATERINE SARMIENTO
JEYMY VIVIANA VARGAS RODRIQUEZ**

FACULTAD: **PSICOLOGÍA.**

DIRECTOR: **JESÚS MARÍA GÁLVEZ HOYOS.**

RESUMEN

El objetivo del presente proyecto fue encontrar la relación existente entre el rasgo Búsqueda de Sensaciones y conductas de riesgo en la conducción de 90 conductores de motocicleta, con edades entre 17 y 58 años, con un total de 25 mujeres y 65 hombres, con niveles de escolaridad desde primaria hasta estudios superiores, habitantes del municipio de Piedecuesta. Se planteó la siguiente pregunta de investigación: ¿Existe relación directa y significativa entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de motocicleta? Se aplicó la escala de Búsqueda de Sensaciones SSS VI de Marvin Zuckerman y la escala de Detección de Comportamientos de Riesgo DCR elaborada por Acevedo & Guzmán (2009). El análisis de los resultados se realizó de acuerdo a la prueba Chi-cuadrado, encontrando que no existe una relación directa ni significativa entre el nivel de Búsqueda de Sensaciones y las conductas de riesgo en la muestra estudiada, en línea con trabajos anteriores dentro de la población colombiana. Se discuten las razones posibles para este resultado y se generan recomendaciones.

Palabras Claves

Búsqueda de sensaciones, Conductas de Riesgo, Psicología del tránsito.

GENERAL SUMMARY OF WORK OF DEGREE

TITLE: **RELATIONSHIP BETWEEN SENSATION SEEKING AND ASSUMED BEHAVIOURS IN MOTORCYCLES DRIVERS FROM PIEDECUESTA TOWNSHIP.**

AUTHORS: **LEIDY CATERINE SARMIENTO
JEYMY VIVIANA VARGAS**

FACULTY: **PSYCHOLOGY.**

DIRECTOR: **JESUS MARIA GALVEZ HOYOS**

ABSTRACT

The aim of this project was to find the relationship between the trait of sensation seeking and risk behaviors in driving. Sample was of 90 motorcycle riders, aged between 17 and 58 years, with a total of 25 women and 65 men, with educational levels from primary schooling to higher studies, Piedecuesta inhabitants. The following research question was posed: Is there a direct significant relationship between sensation seeking and risk behaviors assumed by motorcycle riders? Scales applied were SSS VI by Marvin Zuckerman and Risk Behavior Detection DCR prepared by Acevedo & Guzman (2009). Results analysis was made according to Chi-squared test, and no direct or meaningful relation between Sensation Seeking and risk behavior was found in this simple, in coherence with former studies within Colombian population. Possible reasons for these results are discussed and recommendations are made.

Keywords

Sensation seeking, risk behaviors, traffic and accidents, Psychology.

JUSTIFICACIÓN

En la actualidad la accidentalidad hace parte de una de las principales problemáticas a nivel mundial, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2009). Proyecciones de la misma organización las muertes por lesiones aumentaron de 5,1 millones en 1990 a 8,4 millones en 2020.

Por lo expuesto anteriormente, investigadores latinoamericanos y europeos se han dado a la tarea de realizar estudios que sirvan de apoyo para mejorar problemáticas relacionadas con el tránsito, pero se han encontrado con varios factores convergentes, entre los que podría mencionar el imperceptible apoyo que reciben los investigadores, además la falta de políticas de estado en materia de seguridad (Tortosa & Montoro, 2002). Tales diferencias reflejan el compromiso de los diferentes Gobiernos frente a los accidentes como problema de salud pública (OMS, 2004). En cuanto que las políticas y planes estratégicos en materia de seguridad vial pueden ser un factor clave a la hora de orientar e incentivar líneas de investigación en el área (Tortosa & Montoro, 2002).

Con respecto al tema, Colombia hace parte de los cinco países con mayor número de muertes relacionadas con el tránsito en donde se registraron 5.792 muertes derivadas de accidentes de transporte, cifras que señalan un incremento de 1.5 % frente al número de casos registrados para el 2010 (Forensis, 2010). Si se habla específicamente de cifras, para el caso de lesiones fatales, la moto o motocarro presentó el mayor porcentaje (39 %), seguido de la bicicleta (6 %) y el automóvil (5 %); en cuanto a las lesiones no fatales, sigue siendo la moto el medio de transporte de mayor participación (44 %), le siguen los automóviles y las busetas (7%) (Forensis, 2010).

Anteriormente logramos establecer cifras en cuanto a accidentalidad, pero esta problemática deja otras afectaciones a nivel psicológico, familiar, social y laboral tanto a víctimas como victimarios (Campo, 2000). Otros de los grandes afectados son los sectores tanto Económico como Salud, que conllevan altos costos debido a personas lesionadas, ya que el estado, las aseguradoras y los fondos de pensiones deben cubrir gastos médicos, hospitalarios, indemnizaciones y hasta pensiones. Se estima que el costo económico de los choques y las lesiones causadas por el tránsito asciende al 1% del producto nacional bruto (PNB) en los países de ingresos bajos, al 1,5% en los de ingresos medianos (OMS, 2004).

A raíz de las grandes consecuencias que hemos mencionado inicialmente algunos países de ingresos altos como Australia han utilizado alianzas con los responsables de la seguridad vial de algunos de los países líderes en el tema, como estados unidos y Europa, para compartir experiencias y estrategias con el fin de reducir los índices de accidentalidad (OMS, 2004). Teniendo en cuenta lo anterior es importante realizar estudios e investigaciones ya que solo 75 países ofrecen datos anuales sobre traumatismos causados por el tránsito, ya que, según la misma fuente, los demás no disponen de sistemas nacionales de información sanitaria que puedan generarlos.

Con lo expuesto anteriormente, surgió el interés de realizar un estudio que permita aportar una comprensión y un conocimiento a la relación que existe entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de motocicleta por medio de la aplicación de los instrumentos escala de Búsqueda de Sensaciones y la Escala de Detección de Comportamientos de Riesgo (DCR) a conductores de Piedecuesta, Santander. Por esto es importante implementar proyectos que ayuden a ampliar material relacionado con el tránsito e intercambiar conocimiento con otros estudios realizados y específicamente a la hora de identificar relaciones entre Búsqueda

de sensaciones y conductas de riesgo de motociclistas, además aporta material conceptual que servirá de apoyo a la psicología del tránsito en Colombia.

Así mismo, se busca que este proyecto contribuya a incrementar el conocimiento sobre la conducta humana como factor de riesgo en accidentes de tránsito; además, otorgar herramientas teóricas que sirva de base para estudios posteriores o para entidades encargadas de promover programas de prevención de la accidentalidad que minimicen la presencia de esta problemática social y a su vez ayudar al posicionamiento de la psicología del tránsito a nivel regional y nacional. A su vez, el proyecto tiene la intención a mediano plazo de abrir nuevos espacios laborales para los psicólogos en cuanto a la investigación sobre el comportamiento y la capacitación de los conductores de vehículos automotores. Brea de Cabral & Cabral (2007) manifiestan que el psicólogo tiene la capacidad para medir las habilidades de los conductores, detectar si presentan tendencias a conductas de riesgo y contribuir a modificar sus conductas inadecuadas. Por último, pretende motivar al estudiante a explorar otras áreas importantes del tránsito, como el ambiente y peatones y poderlos relacionar con el incremento estadísticas actuales.

A continuación se mostrarán cifras de accidentalidad vial y su impacto a nivel psicológico, social y económico. La psicología del tránsito pretende aportar desde su campo a esta problemática de la seguridad vial, así mismo se abordara el estudio de diferentes factores que pueden estar vinculados a los altos índices de accidentalidad vial como lo son las conductas de Riesgo y la Búsqueda de Sensaciones, explicado con teorías el origen de los diferentes comportamientos sobre estas dos variables.

Impacto de la Accidentalidad

Cada día miles de personas pierden la vida o sufren traumatismos en las carreteras del mundo; de acuerdo con las estadísticas de la OMS (2004) cada año 1.2 millones de personas en el mundo pierden la vida en la carretera y otras quedan lesionadas, en algunos casos por el resto de la vida, esta clase de traumatismos se dividen en dos clases, traumatismo fatales y no fatales. El 39 % de las personas que fallecen en la región son causadas por el tránsito específicamente a usuarios vulnerables (ciclistas, motocicletas o peatones) mientras que el 47% son ocupantes de vehículo automotor, y en el caso de traumatismos no fatales en las Américas 5.054.980 personas sufrieron lesiones no fatales (OMS, 2009). A pesar que se han diseñado normas con el propósito de proteger y mantener la seguridad vial a través de la historia, no se ha logrado mejorar ni disminuir las estadísticas de accidentalidad, tal como se menciona anteriormente, por tal razón se presenta también un impacto a nivel social el cual se expondrá continuación.

Impacto psicosocial de los accidentes de tránsito

Toda persona se ve afectada cuando ocurre un accidente de tráfico, ya que surge una desorganización psicológica, familiar, social y laboral. Esta desorganización posiblemente llegue a cambiar las vidas de todos los directamente implicados. Un accidente de tráfico presume una amenaza para la integridad física, provocando así un acontecimiento traumático y un impacto psicológico inicial independientemente que se produzcan lesiones físicas (Campo, 2000). Algunas de las reacciones psicológicas normales suelen confundirse como respuesta a una situación anormal, con síntomas de patología postraumática, produciendo en la persona una dificultad de reaccionar emotivamente con sus seres queridos, así como ansiedad y dificultad para continuar con su vida laboral y social. Estas reacciones psicológicas se experimentan

durante o inmediatamente después del accidente y por lo general son resueltas durante los seis primeros meses. Esto produce una afectación a nivel familiar ya que las relaciones afectivas con la persona afectada cambian, perdiendo en algunas ocupaciones el interés por mantener una buena vinculación afectiva o pueden comportarse de manera hostil y agresiva, entre otros (Campo, 2000).

Impacto de los accidentes a nivel social y económico.

Anualmente más de 20 millones de personas sufren traumatismos severos o mueren en las carreteras (OMS, 2003). En los países subdesarrollados y de ingresos bajos, el costo económico de los accidentes oscila entre el 1 y el 2% de su PBN (producto bruto nacional), superando el valor de lo que reciben económicamente para su desarrollo, a su vez los individuos que pierden la persona responsable del sustento económico, terminan sufriendo crisis económicas que repercute en la salud física y mental de los miembros de la familia. Por ejemplo los hijos pierden oportunidades para acceder a una educación, ya que la persona responsable de esta obligación ha fallecido en un accidente de tráfico (Rodríguez, 2001). Por tanto el costo social que los accidentes de tráfico presumen en la pérdida de vidas humanas y las problemáticas a nivel familiar, social y económicas son difícilmente medibles y cuantificables.

Por otra parte, dentro de las consecuencias económicas, de acuerdo con Rodríguez (2001), por cada accidente las aseguradoras y los fondos de pensiones se hacen responsables de pagar todos los gastos tanto médicos como hospitalarios, así como también los daños causados por el vehículo y todos los daños causados a terceros como indemnizaciones parciales o de por vida a las víctimas. Lo cual repercute no solamente en la economía de los países sino también a nivel social, económico y psicológico en las víctimas y familiares. Actualmente organizaciones como

la Organización Panamericana de la Salud (OPS) han creado diversas estrategias para la prevención de la accidentalidad debido al aumento de muertes causadas por accidentes de tránsito, estas estrategias son: los foros panamericanos, la creación de la semana de la seguridad vial y la creación de proyectos a corto y largo plazo, los cuales a su vez reciben apoyo del gobierno de las Américas y empresas de seguros y automotrices (OPS, 2007).

HIPÓTESIS

Ha: Existe relación alta, directa y significativa entre Búsqueda de Sensaciones y conductas de riesgo asumidas por una muestra de conductores de motocicleta del municipio de Piedecuesta, Santander.

Ho: No existe relación alta, directa y significativa entre Búsqueda de Sensaciones y conductas de riesgo asumidas por una muestra de conductores de motocicleta del municipio de Piedecuesta, Santander.

MARCO TEORICO

La Psicología del Tránsito

La Psicología del Tránsito tuvo sus orígenes en el periodo de las guerras mundiales, con exámenes psicotécnicos de actitud y psicodiagnóstico a los profesionales del transporte de ferrocarriles y vehículos (Civera et al., 2006; citado por Arias 2011). Unos de los psicólogos pioneros en este campo han sido el cubano Emilio Mira y López, quien propone “El Modelo Español” en 1922 en Barcelona que consistía en establecer exámenes médicos, antropométricos, sensoriales, y psicológicos para los aspirantes a conductores urbanos (Arias, 2011). Luego en Brasil en 1951 fundaron la asociación brasileira de psicología aplicada y desde allí empezaron a evaluar a los aspirantes al permiso de conducción por medio de entrevistas y pruebas de actitud (Hoffman, Tortosa & Carbonel, 1994; citado por Arias, 2011).

Hay referencias de estudios en esta área desde comienzos del siglo XX (Tortosa y Montoro, 2002; citado por Ledesma, Poó, & Montes, 2011), pero se acepta como punto de partida de su fundación cuando se le aceptó oficialmente en 1990, en la 22ª Conferencia de la Asociación Internacional de Psicología Aplicada- IAAP (siglas en inglés). Luego de cuatro años de este reconocimiento, se creó en la IAAP la División XIII denominada “Traffic an Transportation Psychology”, teniendo desde entonces una evolución importante. (Ledesma, Peltzer & Poó, 2008)

Gracias a la evolución que obtuvo la psicología del tránsito en la actualidad la psicología del tránsito se puede definir como “el estudio de los procesos psicológicos subyacentes al comportamiento humano en el contexto del tránsito, el transporte y la movilidad” (Ledesma, Poó, & Montes, 2011, p.4).

Dentro de este adelanto, una de las líneas preponderantes que se ha dado en la psicología del tránsito, de acuerdo con Ledesma, Poó, & Montes (2011) es el estudio del factor humano y su papel en la seguridad vial. Siendo uno de los temas más estudiados, los factores de riesgo asociados al conductor, como lo menciona Tortosa y Montoro en el 2002 en su artículo llamado “La psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas”, donde exponían la importancia de evaluar física y psicológicamente a los conductores. Sin embargo, en un sentido más amplio, sus estudios se han extendido a otros usuarios (pasajeros, peatones, ciclistas) y a otros medios de transporte y aspectos de movilidad, aún a aspectos que tienen relación con temas ambientales. Por ejemplo, autores como Conejera, Donoso, Moyano, Pena & Saavedra (2003) han trabajado con peatones específicamente realizaron estudios sobre “comunicación persuasiva y cambio de actitudes hacia la seguridad de tránsito en peatones”.

Igualmente, a nivel interdisciplinario, ante el hecho evidente de que la psicología del tránsito se centraba sólo en aspectos cognitivos-conductuales, autores como Ledesma, Poó, & Montes (2011, p.5) han expresado la necesidad de tener en cuenta también aspectos culturales e históricos:

Un problema como la actitud hacia el comportamiento infractor no se puede deducir a ciertas inclinaciones de la personalidad, sino que deben considerarse factores de orden cultural (estereotipos hacia otros usuarios, imagen del espacio, conocimiento de la legislación, etc.) e históricos (aumento de la flota vehicular, horarios de entrada y salida de los lugares de trabajo).

Por eso se propone la necesidad de ampliar los fundamentos epistemológicos y teóricos de un área como la psicología del tránsito a estas dimensiones. Por esta razón, la psicología del tránsito ha construido un enfoque centrado en los conductores y los factores de riesgo inherentes en su aspecto psicológico para la seguridad vial, con el objetivo práctico de “mejorar las

condiciones de tránsito y la calidad de la movilidad humana a partir del conocimiento de sus aspectos psicológicos” (Ledesma, Poó, & Montes, 2011; p.5). Es decir, el factor humano como fuente potencial de riesgos y por tanto de la seguridad vial.

Conductas de Riesgo

Las actividades de la vida diaria implican, en muchas ocasiones, un balance anticipado entre la recompensa y el riesgo (Zuckerman, 2007). El individuo casado que es abordado por un posible compañero sexual atractivo debe evaluar el placer de la oportunidad sexual contra perder la estabilidad del matrimonio o el peligro de adquirir una enfermedad de transmisión sexual. Un fumador evalúa la posibilidad lejana en el tiempo de adquirir enfermedades cardiovasculares, así como la estigmatización social debido a la disminución del número de fumadores, contra la estimulación de la nicotina, y así mismo tanto el usuario de otras drogas como el deportista extremo y cualquier individuo involucrado en alguna actividad riesgosa. Es por lo anterior que la conducta de riesgo es definida por Adés & Lejoyeux (2004, p 34) como “la búsqueda repetida del peligro, en la que la persona pone en juego su vida”. Estas conductas son diferentes de las acciones peligrosas realizadas cuando las circunstancias del medio lo exigen: los individuos las buscan y no las evalúan como conductas riesgosas, presentándose un sesgo perceptual que impide dar una estimación adecuada del peligro, incluso para las actividades en las que nunca han participado (Zuckerman & Horvath, 1993). Entre las principales conductas de riesgo se encuentra la conducción arriesgada, favorecida por la ingestión de drogas y/o alcohol y factores de personalidad que configuran un gusto elevado por las sensaciones altas. Diversos modelos teóricos se han aplicado para el estudio del riesgo que asumen los conductores al momento de estar frente a su propio vehículo y los demás conductores. Se mencionarán aquí dos de ellas: La

Teoría de la Homeostasis de Riesgo, propuesta por Gerard Wilde, y la Teoría de Búsqueda de Sensaciones, formulada por Marvin Zuckerman (2007).

La Teoría de la Homeóstasis del Riesgo

Diversos modelos teóricos se han aplicado para el estudio del riesgo que asumen los conductores al momento de estar frente a su propio vehículo y los demás conductores. Se mencionarán aquí dos de ellas: La Teoría de la Homeostasis de Riesgo, propuesta por Gerard Wilde, y la Teoría de Búsqueda de Sensaciones, formulada por Zuckerman (2007).

Esta teoría fue propuesta por Wilde (1994), y es de carácter psicológico, pues se centra en procesos que ocurren en la mente de los individuos en el momento de enfrentar una situación de riesgo. Para Wilde (1994, p 50) “la posibilidad de la seguridad radica dentro del ser humano, no en las máquinas o ambientes hechos por el hombre”. Pareciera que estos argumentos dejarían por fuera otros aspectos importantes en la seguridad vial, dándole una preponderancia radical a lo psicológico. No obstante, como lo ha expuesto su creador en diversos textos, de ningún modo el enfoque psicológico implica la negación o minimización del valor, la operatividad o la eficacia de las disciplinas convergentes de la seguridad (Ingeniería, Educación, Prevención, Derecho, etc.). Con ello se superaría una de las críticas más comunes a la teoría. Wilde (1994) se plantea la pregunta sobre ¿cuál sería el mecanismo psíquico determinante de los contradictorios comportamientos que el riesgo desata en los individuos? Según su modelo, de forma inconsciente toda persona enfrentada a un riesgo cualquiera, sea vial, de salud, financiero, etc., determina su comportamiento frente al mismo con base en un proceso subjetivo previo formado por dos fases:

En la primera, percibe los factores que constituyen el peligro, los analiza, hace una evaluación y se forma un juicio, el cual se denomina riesgo percibido (coincidente o no con el riesgo objetivo, por lo que este eventualmente puede ser subestimado o sobreestimado por el sujeto).

En la segunda fase, el individuo considera las ventajas y desventajas que implicaría asumirlo y como consecuencia, establece el grado que tomará, es decir, cuanto riesgo afrontará efectivamente, a lo que Wilde (1994) llamó riesgo aceptado o deseado (lo que no significa que se experimente gusto o placer por el riesgo mismo).

En palabras de Wilde (1994, p 67) “...las personas monitorean continuamente la magnitud del riesgo al que sienten que están expuestas...” para luego comparar con la magnitud del riesgo que están dispuestos a aceptar y así tratar de reducir la diferencia entre ambas magnitudes a cero”. De esta manera, si el nivel de riesgo subjetivamente experimentado es menor que el aceptable, la gente tiende a embarcarse en acciones que incrementan su exposición al riesgo. Sin embargo, si el nivel de riesgo subjetivamente experimentado es mayor que el aceptable, la gente trata de aplicar una mayor precaución.

Consecuentemente, las personas elegirán su siguiente acción de tal manera que la magnitud del riesgo subjetivamente esperado sea igual al nivel de riesgo aceptado. En el transcurso de esta siguiente acción, el riesgo percibido y aceptado son nuevamente comparados y la siguiente acción de ajuste es elegida con la idea de minimizar la diferencia entre éstos y así sucesivamente. Cada acción de ajuste en particular implica una probabilidad objetiva de riesgo de accidentes o enfermedades (Wilde, 1994).

De acuerdo con Ulloa (2011) en el tránsito el riesgo aceptado depende de un balance que el individuo hace entre las siguientes características:

1. Las ventajas esperadas de alternativas de conducta riesgosa: p.ej., ganar tiempo, impresionar a los demás, probarse la propia habilidad.
2. Los costos esperados de alternativas de conducta riesgosa: p. ej., gastos de reparación del auto, recargos en el seguro por ser culpable de un accidente, multas por infracción.
3. Los beneficios esperados de alternativas de conducta segura p. ej., descuento en la prima del seguro por ser un conductor libre de accidentes, dar el ejemplo a los demás, sentirse buen Ciudadano, no padecer stress.
4. Los costos esperados de alternativas de conducta segura: p. ej., sentirse incómodo con el cinturón de seguridad, ser llamado cobarde por los amigos, llegar tarde a una cita.

Cuanto más altos son los valores en las categorías 1 y 4, más alto es el nivel de riesgo deseado y, al elevarse los valores de las categorías 2 y 3, más bajo (Ulloa, 2011). Observa que “riesgo cero” no sería una meta lógica, pues significaría renunciar a transitar o a actuar si se tratara de otra actividad. Por ello, el nivel escogido, aún por la persona más prudente, siempre estará necesariamente por encima del valor cero. Según (Kaiser; citado por Ulloa, 2011, p.102) ya había advertido en 1979 que “participar en el tráfico sin asumir ningún riesgo es algo completamente imposible”, lo que constituye un principio transferible a todas las eventualidades de la existencia humana.

El referido proceso de percepción aceptación tiene lugar en cada circunstancia específica de riesgo que el sujeto enfrenta y es influido por tres determinantes clave: las experiencias anteriores, el cálculo del potencial de perjuicio de la situación y el grado de confianza que se

posea en cuanto a las habilidades necesarias para la toma de decisiones y para desempeñarse efectivamente (control del vehículo en el caso del tránsito).

En otros términos, y de acuerdo con lo planteado por Isoba (2009), los siguientes tres elementos concurren en la percepción del riesgo entre los conductores, a saber:

1. Las experiencias pasadas en contextos de tránsito vividas por la persona. Incluye experiencias de accidentes o cuasi accidentes propios y ajenos, conocidos por cercanía o a través de los medios de comunicación (reportes, estadísticas, etc.). También el aprendizaje por la experiencia o probabilidades.

2. El cálculo de la persona del potencial de accidentes de la situación inmediata, relacionada con las condiciones del camino, señalización, clima, etc.

3. El grado de confianza que la persona tenga en cuanto a sus habilidades para la percepción, toma de decisiones y control del vehículo (estimación de la propia capacidad).

Estos planteamientos son importantes, en la terea de la prevención. Una tarea de la psicología del tránsito, por tanto, es tratar de reducir la distorsión entre el riesgo subjetivamente percibido y el riesgo objetivo en los conductores. Es decir, aumentar la percepción del beneficio personal de conducir seguro, e incrementar el costo o perjuicio percibido de la conducta de riesgo (controles sistemáticos y sensación efectiva y severa de los transgresores, etc).

Factores de Riesgo

Según la definición dada por Montane & Ferre (1993, citado por Rodríguez, 2001) son todas las variables que están presentes y pueden llegar a explicar las causas de los accidentes

viales, si se logra intervenir en estos factores se podría lograr una reducción y prevención favorable de las colisiones y consecuencias de esta problemática. Según dichos autores, existen cuatro elementos que originan el riesgo en el tránsito:

1. La exposición, es decir la cantidad de movimientos o desplazamientos dentro del sistema que realizan distintos usuarios o una población determinada;
2. La probabilidad básica de sufrir una colisión, dada una experiencia determinada.
3. La probabilidad de traumatismo en caso de choque.
4. El resultado de dicho traumatismo.

A su vez el riesgo surge como resultado de diversos factores entre los que los que se pueden incluir:

1. El error humano en el sistema de tránsito.
2. La magnitud y naturaleza de la energía cinética del impacto al que las personas se encuentran expuestas en el sistema como resultado de errores.
3. La tolerancia del cuerpo humano a este impacto.
4. La disponibilidad y calidad de los servicios de urgencia y de atención traumatológica aguda.

Abordando ahora la dimensión psicológica, en general se considera que la personalidad de un individuo es un aspecto determinante de la conducta de conducción. Aspectos de temperamento y carácter, tienen un papel importante. Según el Comisariato Europeo del Automóvil (CEA) (2013), la mayoría de accidentados manifiestan cierta inmadurez en su

personalidad, manifestada en aspectos como una inadecuada actitud hacia el riesgo, osadía, comportamientos arbitrarios y descontento con alguna parte de su vida laboral o personal. Igualmente expone que conducir tiene una estrecha dependencia con factores afectivo-emocionales (motivos, sentimientos y emociones). Otros factores como el estrés y la depresión, guardan también relación estrecha con la incidencia en los conductores.

Teniendo en cuenta lo anterior, la CEA (2013) realiza la siguiente clasificación de los accidentes de tránsito de acuerdo con la incidencia de factores psicológicos:

1. Conducción irresponsable: Niños en el asiento delantero, furgonetas con mercancías, hablar en la conducción, fumar, ingerir drogas, alcohol o fármacos en la conducción, etc.

2. Conducción agresiva: Hacer carreras en las vías públicas, cambios bruscos en la velocidad, adelantar sin mantener distancias, etc.

3. Conducción descortés: No indicar debidamente los giros, detenciones, adelantamientos, no dar luces durante la noche, etc.

4. Posición incorrecta: circular por carril inadecuado, no ceder el paso, no atender a las señales, etc.

5. Conducción entorpecedora: Conductores que van de paseo, conductores lentos que no dan paso, atascos de tráfico, etc.

6. Conducción autosuficiente: No dar preferencia de paso, vehículos rápidos, etc.

7. Conducción con visibilidad restringida: Conducción tras ingerir fármacos o drogas, escasa visibilidad en la carretera debido a la lluvia o niebla, adelantamientos en cambios de rasante, etc.

8. Conducción descuidada: Cerrar el paso y dificultar maniobras, no hacer uso de espejos retrovisores.

9. Abuso del claxon, gestos y comentarios exagerados. Estas manifestaciones agresivas las muestran todo tipo de conductores y no sólo aquellos con especiales rasgos agresivos.

Retomando factores como el estrés y la depresión (Isoba, 2009) clasifica los accidentes de tránsito de acuerdo con la incidencia de factores provocados por el estrés.

El estrés al conducir. El estrés es una enfermedad de la vida moderna. La presión de las exigencias familiares, laborales y personales, generan tensiones o sobrecargas tanto físicas como psicológicas, que afectan a los conductores. Isoba (2009), cita los siguientes factores que aumentan el estrés al conducir:

1. Inmovilidad física. La mayor parte del organismo permanece quieto durante la conducción, acumulándose la tensión en las diferentes partes del cuerpo.

2. Límites en el flujo de tránsito. Las congestiones en el movimiento de los carros, eleva la ansiedad y el deseo de escapar de estos límites. Lo cual induce a que los conductores realicen maniobras riesgosas o agresivas, descargando su tensión en los demás.

3. Los límites normativos. Conducir es una actividad regulada por normas de tránsito que son limitantes para los conductores. Ello puede generar sentimientos de rebeldía que en muchos casos a la trasgresión de las normas.

4. Territorialidad y posesión. La representación simbólica del auto está ligada a la autoestima y la libertad personal. Así los conductores consideran el espacio dentro del auto y alrededor de él como su territorio. Y cualquier invasión a ese espacio, lleva a manifestaciones de

hostilidad contra el otro conductor; así un toque o un roce son vividos como verdaderos ataques y provocaciones que pueden llevar a situaciones de violencia.

5. Dispersión de la atención. Diversos factores llevan a la dispersión de la atención en los conductores, como la realización de tareas simultáneas, comer, beber, hablar por teléfono, chequear el correo de voz, etc. Ello aumenta el estrés, tanto en el conductor como en los otros conductores.

6. Negación de los errores. Manejar resulta una compilación de hábitos automatizados por años, lo que significa que muchas acciones están fuera de la conciencia y en consecuencia de la autocrítica. Por eso muchos conductores tienden a exagerar su “propia excelencia”, no reconociendo sus propios errores. Por eso siempre se trata de culpar al otro en un accidente de tránsito. Esta negación lleva a sentirse superiores e indignados, frente a los otros, aumentando su estrés.

7. Débil control de impulsos. El desarrollo de la conciencia de interdependencia en el sistema de tránsito y el sano juicio y autocontrol emocional no hacen parte del entrenamiento habitual de los conductores. De ahí que la gran mayoría de ellos carezcan de habilidades para juzgar adecuadamente las situaciones problema. Dándose la llamada “Teoría del disparador de la bronca”, que lleva al conductor a verse como una víctima de la agresión.

Además de lo que hemos mencionado es importante mencionar otros aspectos relevantes a considerar para mejorar la seguridad vial y sería conocer los diferentes rasgos de personalidad del conductor como la búsqueda de sensaciones.

Teoría de la Búsqueda de Sensaciones

Otra teoría que se aplicó en el estudio de los comportamientos de riesgo en la conducción es la llamada teoría de “Búsqueda de Sensaciones” o “Sensation Seeking” (BS), propuesta por Zuckerman en 1979 (Zuckerman, 2007). La BS se ha definido como “la búsqueda de experiencias y sensaciones intensas, nuevas, variadas y complejas, que conllevan la

participación de conductas que implican riesgo físico, social, legal o financiero”. De acuerdo con Zuckerman (2007), existen diferencias entre los individuos en cuanto al nivel óptimo de sensaciones que requieren para tener un funcionamiento adecuado. Unos individuos necesitarían más estimulación que otros, lo cual los impulsa a una búsqueda más intensa de sensaciones nuevas y fuertes.

Existen diferencias entre individuos, lo que para BS estaría determinado por factores psicológicos, biológicos y sociales, que determinarían conductas, hábitos, actitudes y preferencias personales. Zuckerman (1983, citado por Chico, 2007) hace énfasis en el factor biológico que determina las conductas, y utiliza distintas medidas bioquímicas y psicofisiológicas, tales como los niveles de monoaminooxidasa (MAO) y niveles de testosterona han mostrado que mantienen una relación con el rasgo de búsqueda de sensaciones. Los sujetos con altas puntuaciones en búsqueda de sensaciones, suelen tener bajos niveles de MAO, teniendo este hecho muchas consecuencias en el funcionamiento psicofísico del sujeto. Así, los sujetos con bajos niveles de MAO tienden a tener altas puntuaciones en el rasgo, tienen respuestas de orientación intensas y débiles respuestas de defensa, su nivel de activación cortical es crónicamente inferior al de los sujetos con bajas puntuaciones en la dimensión de búsqueda de sensaciones.

Específicamente en lo que tiene que ver con la relación entre BS y Conductas de Riesgo en la Conducción, Jonah (1997) plantea en una revisión de estudios, que se ha encontrado una correlación entre BS y diferentes conductas de riesgo de los conductores, siendo más marcada en los conductores jóvenes. Igualmente se ha confirmado su menor relación en la medida que avanza la edad. Estos estudios se han centrado en aspectos como la velocidad, el uso de medidas

de protección, la agresión y la ira en la conducción, las violaciones a las normas de tráfico, el historial de accidentes y la efectividad de las medidas de prevención.

En cuanto a género y edad, la BS es más alta en hombres que en mujeres, y en los jóvenes, pues va disminuyendo progresivamente con la edad. Chico (2007) realizó un estudio sobre las diferencias del rasgo búsqueda de sensaciones en cuanto a sexo y edad, en donde se confirmó que existen diferencias significativas de sexo presentando los hombres mayor puntuación en las pruebas de búsqueda de sensaciones en comparación con las mujeres.

Para Ledesma (2007), los estudios realizados desde el enfoque de la BS, dejan como conclusión en el aspecto preventivo, la duda sobre la efectividad de las campañas de prevención convencionales para lograr una reducción significativa en el riesgo que asumen los sujetos con alta BS. Por lo tanto se haría necesario intervenciones más atractivas para estos sujetos, orientadas hacia actividades más estimulantes pero más seguras.

Los accidentes de tránsito resultan ser un problema de salud pública que han incrementado naturalmente durante los últimos 10 años. Estudios reportan que cada año más de 20 millones de personas sufren traumatismos severos o fallecen en las carreteras en todo el mundo (OMS, 2003). En Colombia, durante el año 2009, se reportaron 5.697 casos de personas fallecidas en accidentes de tránsito y 39.167 personas lesionadas durante los siniestros (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2009). Por otra parte, se estima que las defunciones por accidentes de tránsito están dentro de las 3 primeras causas de muerte en jóvenes y adultos de género masculino. Más del 90% de los choques o accidentes son causados por las imprudencias de los conductores, las cuales pueden llegar a reducirse con acciones preventivas, especialmente desde el ámbito de la psicología, por tal razón, la conducción es

considerada una conducta de riesgo ya que existe una estrecha relación con las diferentes variables existentes en el entorno vehicular como por ejemplo el estado de la vía, la velocidad, los peatones, entre otros. (Gálvez & González, 2010). Por tanto, el siguiente trabajo busca establecer la relación existente entre Búsqueda de Sensaciones y las conductas de riesgo que son asumidas por conductores de motocicleta del municipio de Piedecuesta.

La pregunta de investigación que surge en el presente proyecto es: ¿existe relación directa y significativa entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de motocicleta?, con el fin de saber si los conductores de motocicleta asumen conductas de riesgo motivados por el gusto de experimentar nuevas experiencias que pueden llegar a incidir en un accidente de tránsito.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los accidentes de tránsito resultan ser un problema de salud pública que han incrementado naturalmente durante los últimos 10 años. Estudios reportan que cada año más de 20 millones de

personas sufren traumatismos severos o fallecen en las carreteras en todo el mundo (OMS, 2003).

Por otra parte, se estima que las defunciones por accidentes de tránsito están dentro de las 3 primeras causas de muerte en jóvenes y adultos de género masculino. Más del 90% de los choques o accidentes son causados por las imprudencias de los conductores, las cuales pueden llegar a reducirse con acciones preventivas, especialmente desde el ámbito de la Psicología, por tal razón la conducción es considerada una conducta de riesgo ya que existe una estrecha relación con las diferentes variables existentes en el entorno vehicular como por ejemplo el estado de la vía, la velocidad, los peatones, entre otras (Gálvez y González, 2010). Por tanto, el siguiente trabajo busca establecer la velocidad existente entre búsqueda de sensaciones y las conductas de riesgo que son asumidas por conductores de motocicleta del municipio de Piedecuesta.

Por lo anterior, se tomó como fundamento la teoría de Búsqueda de Sensaciones, planteada por Zuckerman (2007) como la búsqueda de nuevas sensaciones y experiencias intensas, la voluntad para tomar riesgos para el disfrute de diferentes experiencias; las conductas de riesgo definidas por Adés y lejoyeux (2004) como la búsqueda repetida del peligro, donde el individuo pone en riesgo su vida. De lo cual surge la pregunta de investigación del presente proyecto ¿existe relación alta directa y significativa entre Búsqueda de Sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de motocicleta?

PREGUNTA DE INVESTIGACION

¿Existe relación alta directa y significativa entre Búsqueda de Sensaciones y conductas de riesgo asumidas por los conductores de motocicleta de una muestra del municipio de Piedecuesta, Santander?

Objetivos

Objetivo general:

Identificar la relación existente entre Búsqueda de Sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de motocicletas en una muestra perteneciente al municipio de Piedecuesta, Santander, Colombia.

Objetivos específicos:

1. Conocer el nivel de búsqueda de sensaciones presente en los conductores de motocicletas de la muestra estudiada.

2. Identificar las diferentes conductas de riesgo asumidas por los conductores de motociclistas de la muestra estudiada.

Método

Diseño

La investigación tiene un enfoque cuantitativo de tipo correlacional – transversal, según la clasificación realizada por Hernández, Fernández y Baptista (2003).

Participantes

Se escogieron al azar 90 conductores de motocicletas del municipio Piedecuesta, de acuerdo con los criterios de inclusión (criterio de edad y conductores de motocicletas); las edades oscilaban entre 17 y 58 años de edad, correspondientes a los 2 géneros, 25 mujeres y 65 hombres, con escolaridad primaria a estudios superiores, de estratos 1 a 4.

Instrumentos

Se utilizaron el Cuestionario Búsqueda de Sensaciones (BS) VI de Marvin Zuckerman (2008). Consta de 40 ítems, que mide búsqueda de aventura, búsqueda de experiencia, desinhibición y susceptibilidad al aburrimiento. Creado por Marvin Zuckerman en el año 2008, traducida al castellano y validada por Anton Aluja. El instrumento ha sido probado en 5 fases a través de 30 años y ha sido validado en más de 15 países en el mundo, incluido España, teniendo altos niveles de validez y confiabilidad, y habiendo sido utilizado en más de 2 estudios en la población de Piedecuesta, Santander. El segundo instrumento es la escala de Detección de Comportamientos de Riesgo (DCR), que consta de 20 ítems y mide comportamientos de riesgo que asumen conductores de servicio público. La prueba se divide en cuatro sub-escalas, formada cada una por 5 ítems, fatiga, distractores, velocidad y prevalencia en la vía, fue creada por Gladis Salazar y Elluz Guzmán. El instrumento fue validado por expertos en el área de psicometría y el área de tránsito y la movilidad, su índice de Alfa de Cronbach, fue de 0,87 y división por mitades (Sperman Brown-Guttman) fue de 0.927, indicando una confiabilidad alta.

Procedimiento

Etapas

Aplicación de pruebas. Se aplicó la escala de Búsqueda de Sensaciones SSS-VI y la escala de detección de riesgo DCR en 90 conductores de motocicletas del municipio de

Piedecuesta, las pruebas fueron suministradas en el parque principal de Piedecuesta ya que es allí es donde se aglomera el mayor número de conductores de motocicleta. Previamente a la aplicación de las pruebas se dio a conocer el consentimiento informado a cada participante, el cual tuvo como objetivo dar a conocer la información sobre el proyecto de investigación de los instrumentos de búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo.

Etapa 2

Análisis de datos. Se tabularon los datos y se procesó la información por medio del programa SPSS.

Análisis de resultados. A partir del procesamiento que arrojó el programa se organizaron y analizaron los resultados de la investigación.

Etapa 3

Socialización del proyecto. Se realizó un informe final del proyecto que se entregó a la Universidad Pontificia Bolivariana Seccional Bucaramanga.

Resultados

En la presentación de los resultados obtenidos con base en los objetivos propuestos para el estudio, inicialmente se caracteriza a la población participante en el estudio. Posteriormente, se describen los niveles de Búsqueda de Sensaciones y Conductas de Riesgo presentes en los conductores de motocicleta del municipio de Piedecuesta. Para determinar dichos niveles, se transformaron las puntuaciones directas en rangos percentiles. Los participantes que obtuvieron percentiles inferiores a 30, se clasificaron con un nivel bajo, quienes obtuvieron un percentil

entre 30 y 69, se clasificaron en un nivel medio, y quienes obtuvieron un percentil por encima de 69, se clasificaron en un nivel alto. También se estableció si existía relación entre factores (Género, Edad y Escolaridad), Conductas de Riesgo y Búsqueda de sensaciones. Finalmente, se calculó la correlación entre Búsqueda de Sensaciones y las conductas de riesgo asumidas por los motociclistas.

Los participantes del estudio estuvieron representados por hombres (74,4%) y mujeres (25,6%) tal y como se presenta en la Tabla 1.

Género	Frecuencia	Porcentaje
Femenino	23	25,6
Masculino	67	74,4
Total	90	100,0

Tabla 1. Distribución de la muestra por género.

El rango de edad de la población participante en el estudio estaba entre 17 y 58 años ($\bar{X}=28,1$). Una mayor proporción estuvo constituida por población entre 21 y 30 años (38,9%), seguida por quienes tenían entre 16 a 20 años (28,9%) y entre 31 y 40 años (21,1%). La menor proporción de población representada la constituyó quienes tenían más de 40 años (11,2%). Estos resultados se presentan en la Tabla 2.

Edad	Frecuencia	Porcentaje
16 a 20	26	28,9
21 a 30	35	38,9

=

▪ 31 a 40	19	21,1
41 a 50	5	5,6
51 a 60	5	5,6
Total	90	100,

Tabla 2. Distribución de la población por rangos de edad.

Por nivel de escolaridad, en mayor proporción la población presentaba estudios de bachillerato (65,6%), seguida por los profesionales (14,4%), los tecnólogos y con primaria, estos dos últimos en similar proporción (10,0%), como se presentan en la Tabla 3.

Respecto al rasgo Búsqueda de Sensaciones, los conductores de motocicletas presentan una puntuación media de 50,6%, siendo la desviación típica de 29. Si se tienen en cuenta los niveles percentiles, los conductores de motocicletas en una mayor proporción presentan un nivel medio de Búsqueda de Sensaciones (38,9%), seguidos por quienes presentan un nivel alto (32,2%) y, finalmente, un nivel bajo (28,9%). La información se presenta en la Figura 1.

Escolaridad	Frecuencia	Porcentaje
Primaria	9	10
Bachillerato	59	65
Tecnólogo	9	10

=

Profesional	13	14
Total	90	100

Tabla 3. Distribución de la población por Escolaridad

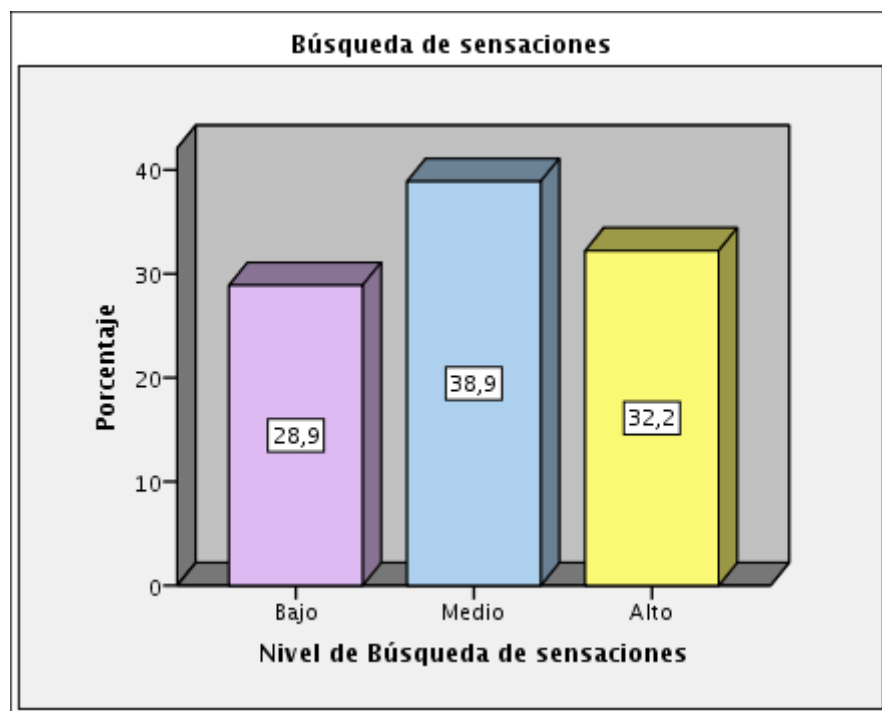


Figura 1. Porcentajes del Nivel de Búsqueda de Sensaciones encontrados dentro de la muestra.

Si se observa el nivel percentil de Búsqueda de Sensaciones por subescalas, en las de Búsqueda de Emociones y Aventura y Desinhibición es donde se ubica una mayor proporción de conductores con un nivel medio (45,6%), seguidos por Susceptibilidad al aburrimiento/Impulsividad (44,4%) y Búsqueda de Experiencias (40%). Los anteriores resultados se presentan en la Tabla 4.

Subescala	Bajo	Medio	Alto
-----------	------	-------	------

Búsqueda de Emociones y Aventura	27	45	26
Búsqueda de experiencias	28	40	31
Desinhibición	24	45	30
Susceptibilidad al aburrimiento/Impulsividad	27	44	27

Tabla 4. Búsqueda de sensaciones según nivel y subescala (porcentajes).

Se pudo determinar que no existe asociación estadísticamente significativa entre Género (Chi cuadrado 7,575, $p = 0,271$), Edad (Chi cuadrado 10,714, $p = 0,218$) y Escolaridad (Chi cuadrado 5,457, $p = 0,065$) y niveles de Búsqueda de Sensaciones, como se muestra en las Tabla 5.

Factores	Valor	gl	Significatividad (p)
Escolaridad	5,457	2	,065
Género	7,575	6	,271
Edad	10,714	8	,218
N de casos válidos	90		

Tabla 5. Pruebas de chi-cuadrado entre Nivel de Búsqueda de Sensaciones, Escolaridad, Género y Edad.

En la tabla 6 se presenta el nivel de Búsqueda de Sensaciones por género, en donde se observa que existe una mayor concentración de individuos pertenecientes al género femenino que se ubican dentro del nivel “bajo” (47,8% del género femenino contra 22,4% del género

masculino) y que también hay una menor concentración de mujeres ubicadas en el nivel “alto” (21,7% de mujeres comparado con 35,8% de hombres).

		Búsqueda de sensaciones		
		Bajo	Medio	Alto
Género	Femenino	47,8	30,4	21,7
	Masculino	22,4	41,8	35,8

Tabla 6. Nivel de Búsqueda de sensaciones según género.

La Tabla 7 muestra la proporción del rasgo Búsqueda de Sensaciones con respecto a la edad, en donde se observa que el 50% de los sujetos entre 16 y 20 años se ubican en el nivel “alto” del rasgo. En contraste, no hay ningún sujeto que tenga entre 51 y 60 años que se ubique en dicho nivel.

		Búsqueda de sensaciones		
		Bajo	Medio	Alto
Edad	16 a 20	15,4	34,6	50,0
	21 a 30	34,3	42,9	22,9
	31 a 40	26,3	36,8	36,8
	41 a 50	60,0	20,0	20,0
	51 a 60	40,0	60,0	

Tabla 7. Nivel de Búsqueda de sensaciones según edad

En la Tabla 8 se observa que el 55,6% de los sujetos que solo tienen la primaria se ubican en el nivel “Bajo” del rasgo BS, el 53,8% de los sujetos profesionales se ubica en un nivel “medio” del rasgo y el 44,4% de tecnólogos se ubica en un nivel “alto” de BS. Respecto a las

conductas de riesgo, los conductores de motocicletas presentan una puntuación media de 50,6%, siendo la desviación típica de 29,0. Si se tienen en cuenta los niveles percentiles, los conductores de motocicletas en una mayor proporción presentan un nivel medio de conductas de riesgo (37,8%), seguidos por quienes presentan un nivel bajo (32,2%) y, finalmente, un nivel alto (30,0%). Estos resultados se presentan en la Figura 2.

		Búsqueda de sensaciones		
		Bajo	Medio	Alto
Escolaridad	Primaria	55,6	33,3	11,1
	Bachillerato	23,7	39,0	37,3
	Tecnólogo	33,3	22,2	44,4
	Profesional	30,8	53,8	15,4

Tabla 8. Nivel de Búsqueda de sensaciones según escolaridad

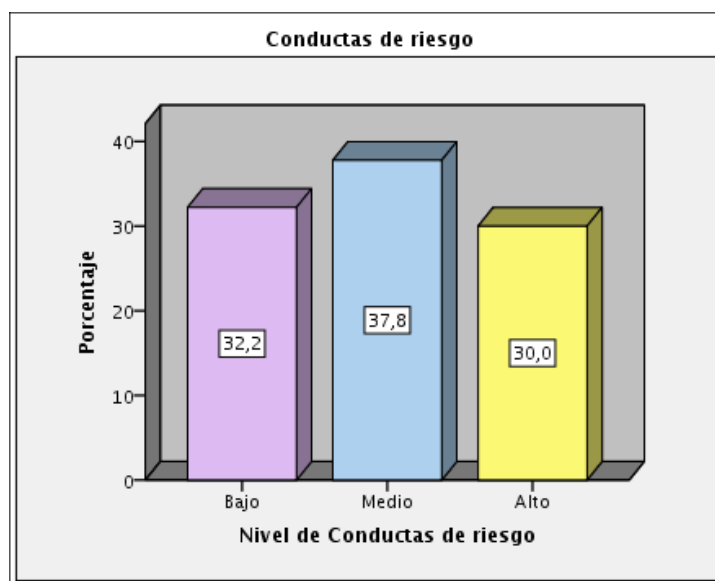


Figura 2. Porcentajes de niveles de Conductas de Riesgo.

Si se observa el nivel percentil de Conductas de Riesgo por subescalas, es en la de Velocidad en donde se ubica una mayor proporción de conductores con un nivel medio (42,2%), seguidos por Distractores (34,4%), Fatiga (28,9%) y, finalmente, Prelación en la vía (26,7%). Estos resultados se presentan en la Tabla 9.

Subescala	Bajo	Medio	Alto
Velocidad	31,1	42,2	26,7
Prelación en la vía	42,2	26,7	31,1
Fatiga	33,3	28,9	37,8
Distractores	31,1	34,4	34,4

Tabla 9. Porcentajes de Conductas de Riesgo según nivel y subescala.

Se pudo determinar que no existe asociación estadísticamente significativa entre Género (Chi cuadrado 1,813, sig 0,404), Edad (Chi cuadrado 10,242, sig 0,248) y Escolaridad (Chi cuadrado 4,411, sig 0,621) y niveles de Conductas de Riesgo, como se presenta en la Tabla 10.

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Género	1,813	2	,404
Edad	10,242	8	,248
Escolaridad	4,411	6	,621
N de casos válidos	90		

Tabla 10. Pruebas de Chi-cuadrado entre Conductas de Riesgo, Género, Edad y Escolaridad

Con respecto a la correlación entre Conductas de Riesgo y Búsqueda de Sensaciones asumidas por los conductores de motocicletas, esta no se presenta como estadísticamente significativa (Pearson $-0,007$, sig $0,948$). Los resultados se presentan en la Tabla 11.

		Búsqueda de sensaciones
	Correlación de Pearson	$-,007$
Conductas de riesgo	Sig. (bilateral)	$,948$
	N	90

Tabla 11. Pruebas de correlación entre Conductas de Riesgo y Búsqueda de Sensaciones

Igualmente, por subescalas, la correlación entre Conductas de riesgo y Búsqueda de Sensaciones presentes por los conductores de motocicletas no se presenta como estadísticamente significativa. Los resultados se presentan en la Tabla 12.

		Búsqueda de Emociones y Aventura	Búsqueda de experiencias	Susceptibilidad al aburrimiento/Impulsividad	Búsqueda de sensaciones
Velocidad	Correlación de Pearson	$-,108$	$-,087$	$,013$	$-,068$
	Sig. (bilateral)	$,311$	$,415$	$,903$	$,525$
	N	90	90	90	90
Prelación en la vía	Correlación de Pearson	$,016$	$,060$	$-,022$	$,064$
	Sig. (bilateral)	$,882$	$,577$	$,834$	$,551$
	N	90	90	90	90
Fatiga	Correlación de Pearson	$,018$	$,118$	$,060$	$,045$

	Sig. (bilateral)	,865	,270	,576	,670
	N	90	90	90	90
Distractores	Correlación de Pearson	-,054	-,054	-,062	-,043
	Sig. (bilateral)	,615	,612	,561	,684
	N	90	90	90	90

Tabla 12. Correlaciones entre las subescalas de Conductas de Riesgo y Búsqueda de Sensaciones

Discusión

En este estudio se planteó la pregunta sobre la relación entre el rasgo de personalidad BS y las conductas de riesgo en función de una correlación alta, directa y significativa, y se encontró un índice de correlación de Pearson negativo y bajo -0.007 a un nivel de significancia del 0.05, lo cual indica que este índice no es estadísticamente significativo.

Sin embargo, el objetivo general se cumplió debido a que se identificó la relación existente entre Búsqueda de Sensaciones y conductas de riesgo en los conductores de motocicletas que participaron en el estudio. El primer objetivo específico se cumplió al determinar que dentro de la muestra evaluada, el 25,89% de la población tiene un nivel de Búsqueda de Sensaciones bajo, mientras que el 38,9% presenta un nivel medio y el 32,2%

presenta un nivel alto del rasgo. El segundo objetivo específico se cumplió al encontrarse que los conductores de motocicletas en una mayor proporción presentan un nivel medio de conductas de riesgo (37,8%), seguidos por quienes presentan un nivel bajo (32,2%) y, finalmente, un nivel alto (30,0%).

Dentro de la muestra se observa que si se toma el nivel de Búsqueda de Sensaciones por género existe una mayor concentración de individuos pertenecientes al género femenino que se ubican dentro del nivel “bajo” (47,8% del género femenino contra 22,4% del género masculino) y que también hay una menor concentración de mujeres ubicadas en el nivel “alto” (21,7% de mujeres comparado con 35,8% de hombres). También se observa que, con respecto a la edad, la mayor proporción de individuos con nivel “alto” de Búsqueda de Sensaciones (50%) se concentra en el rango de edad entre 16 y 20 años, y no hay individuos mayores de 55 años ubicados dentro del nivel “alto” del rasgo BS. Estos hallazgos son coherentes con la literatura (Chico, 2008; Zuckerman, 2007; Gálvez & González, 2010; Brijaldo & Gálvez, 2011).

La relación no estadísticamente significativa entre Búsqueda de Sensaciones y conductas de riesgo tiene varias razones de ocurrencia. Uno de ellos es que aunque Búsqueda de Sensaciones está presente cuando existen conductas de riesgo, la relación inversa no tiene que darse necesariamente. Zuckerman (2007) encuentra un nivel muy alto en un gran número de conductas, algunas patológicas, como la esquizofrenia, el sexo riesgoso y los deportes extremos, entre otras, en las que Búsqueda de Sensaciones se encuentra presente, pero siendo este rasgo uno de varios factores intervinientes dentro de la generación de dichas conductas.

Otra razón es el hecho de que las conductas de riesgo son un fenómeno multicausado, influenciado por otras variables como la historia de aprendizaje del sujeto, factores biológicos,

eventos activadores de la vida cotidiana, percepción subjetiva, redes de apoyo tanto familiares como comunitarias, procesamiento de la información, factores económicos, presiones sociales, experiencias acumuladas por los sujetos y factores emocionales. Todo lo anterior determina el comportamiento y la manera de enfrentar los eventos de la vida diaria. Las relaciones que tienen a diario las personas con su familia y con sus pares y jefes en el trabajo y la presión de la vida contemporánea se convierten en factores estresantes dentro del fenómeno de la movilidad, influyendo en la accidentalidad vial. Entonces, los resultados confirman las teorías de multicausalidad del fenómeno de conductas de riesgo. (Brijaldo & Gálvez, 2011, Gómez, 2000; Gálvez & González, 2010; Wilde, 1994).

Dentro de la muestra hubo un gran porcentaje de sujetos que se ubicaron en los niveles bajo y medio tanto de Búsqueda de Sensaciones (68%) como de Conductas de Riesgo (70%), encontrándose los individuos restantes (32% para Búsqueda de Sensaciones y 30% para Conductas de Riesgo) en un nivel alto. Los trabajos que se han hecho con anterioridad en Búsqueda de Sensaciones señalan claramente que las conductas de riesgo comienzan a ser muy frecuentes en sujetos con presencia del rasgo alto y muy alto (Chico, 2000; Zuckerman 2007 y Gálvez & González, 2010). Hay que mencionar que dentro del estudio no se encontraron sujetos con nivel de presencia “Muy alto” del rasgo Búsqueda de Sensaciones, lo que puede sesgar los resultados estadísticos hacia la no relación entre las escalas. En cuanto a Conductas de Riesgo, la mayoría de los sujetos evaluados asumen por igual en un nivel medio de conductas de riesgo que aunque puede convertirse en variable interviniente dentro del fenómeno de la accidentalidad vial, por su nivel medio alto no representa una relación alta desde un sentido estadístico. Hay que tener en cuenta que el 90% de la muestra tiene un nivel de escolaridad igual o superior a Bachillerato, por lo que cabría suponer que el nivel de educación puede ser un factor que

contribuya a la disminución de las conductas de riesgo o a una percepción más ajustada a las posibles consecuencias negativas de éstas.

Todo lo anterior sumado a aspectos psicosociales del contexto colombiano que son susceptibles de ser estudiados en relación con las conductas de riesgo (interpretación de las normas morales, interpretación de la función de las normas de tránsito, entre otras), y las variables expuestas por Isoba (2009) sugieren que la multicausalidad en las conductas de riesgo es la mejor explicación del fenómeno (Wilde, 1994). En coherencia con lo encontrado por Brijaldo & Gálvez (2011), Búsqueda de Sensaciones no es un rasgo totalmente determinante en la aparición de conductas de riesgo, sino que existen más variables intervinientes, como lo son la historia de aprendizaje del individuo, el aprendizaje vicario, la experticia del conductor y la interpretación subjetiva de la norma, entre otras. Es importante evaluar mediante bajo distintos modelos psicosociales (así como bajo distintos modelos cognitivo-conductuales que tengan en cuenta las variables de aprendizaje y atención) los comportamientos presentes en la población con el fin de construir modelos teóricos más integrales y más adaptados a las mencionadas variables. Los resultados demuestran la multicausalidad del fenómeno de conducción riesgosa, en línea con estudios anteriores sobre el tema. (Ledesma y Póo, 2007; Acevedo, Guzmán & Gálvez, 2009, Gálvez & González, 2010).

Conclusiones

No existe una relación directa ni significativa entre el nivel de Búsqueda de Sensaciones y las conductas de riesgo en la muestra estudiada perteneciente al municipio de Piedecuesta, Santander.

La falta de relación puede deberse a aspectos psicométricos propios de las escalas utilizadas en el presente estudio, así como a la selección de la muestra y a la diferencia estructural en los fundamentos teóricos de los dos instrumentos.

Aunque esté demostrada la presencia de un alto nivel de Búsqueda de Sensaciones en individuos con conductas riesgosas en situaciones de movilidad, la relación inversa no necesariamente se cumple.

Se corroboran las diferencias de género en cuanto a los niveles de Búsquedas de Sensaciones que plantea el modelo teórico.

Existe una necesidad de estandarización y baremización de la Escala de Búsqueda de Sensaciones traducida por Anton Aluja y la Escala de Detección de Conductas de Riesgo de Acevedo y Guzmán en contextos colombianos.

Existe una necesidad de abordar las conductas riesgosas en situaciones de movilidad bajo un enfoque holístico y multicausal que permita evaluar las distintas variables presentes en las conductas con el fin de desarrollar mejores intervenciones para la población.

Recomendaciones

Se recomienda mejorar las condiciones de aplicación de las pruebas puesto que algunas veces hubo necesidad de evaluar en una vía con gran flujo vehicular pero sin ninguna de las condiciones mínimas de evaluación psicotécnica.

También se recomienda realizar más estudios sobre el rasgo Búsqueda de Sensaciones en el contexto colombiano con el fin de investigar sus efectos en la mencionada población. En estos estudios se debe explorar la relación entre la forma de redacción de los reactivos de la escala y la facilidad de comprensión que la gente demuestra al responder el cuestionario. Además se deben adaptar y ajustar los criterios españoles a la población colombiana.

Es importante realizar más estudios utilizando la Escala de Detección de Conductas de riesgo con el fin de enriquecer la validez externa del instrumento y de establecer baremos adecuados para la población colombiana.

Se recomienda realizar estudios con muestras más grandes y aleatorizadas para descartar la falta de variabilidad como un factor que puede sesgar los resultados, y también para tener muestras más significativas de cada grupo de edad y género y así sacar conclusiones más precisas.

Es fundamental implementar modelos de prevención en contextos de tránsito que sean holísticos y multivariados con el fin de comprender con más profundidad las conductas de riesgo y diseñar programas más eficientes de prevención de accidentalidad y promoción de buenas conductas en movilidad, así como enriquecer los fundamentos teóricos y empíricos planteados.

Es importante dar a conocer a la ciudadanía a nivel regional la existencia de la psicología del tránsito, como opción para la prevención y la disminución de la accidental vial, y acción estratégica de educación en movilidad.

Se debe destacar el rol del psicólogo del tránsito en los espacios y programas de tránsito, ya que es un campo de acción poco explorado y de gran importancia, puesto que los factores comportamentales que intervienen en la accidentalidad vial son los que más tienen peso.

REFERENCIAS

Adés, J. & Lejoyeux, M. (2004). Conductas de riesgo. *Revista electrónica EMC Psiquiatría*.

Recuperado de <http://www.em-consulte.com/es/article/44974/conductas-de-riesgo>

Acevedo, G. , Guzmán, E. & Gálvez, J. M. (2009). *Relación entre Búsqueda de sensaciones y conductas de Riesgo asumidas por conductores de servicio público en Bucaramanga*.

Tesis de grado para optar al título de psicólogo. Universidad Pontificia Bolivariana, Floridablanca.

Arias, W. (2011). Una reseña introductoria a la psicología del tránsito. *Revista de psicología 13 (1)*, 113 - 119. Universidad católica de Brasil.

Brea de Cabral, M. & Cabral, E. (2007). La evaluación psicológica al conductor de motor:

una necesidad para la seguridad vial Dominicana. *Revista Electrónica de Psicología Científica*, 9.

Brijaldo, S. & Gálvez, J.M. (2011). *Relación entre conducción riesgosa y presencia del rasgo Búsqueda de Sensaciones en conductores de servicio público*. trabajo de grado para optar al título de psicólogo. Universidad Pontificia Bolivariana. Bucaramanga.

Campo, A. M. (2000) Guía de ayudas a las afectaciones por accidentes de tráfico, *Asesoramiento Jurídico y Picosocial. Stop accidentes. 1*, 5-34. Madrid.

Chico, E. (2007) Búsqueda de sensaciones. *Revista psicothema*.12, 229-235

Comisariato Europeo del Automóvil (2013). *Seguridad vial*. Recuperado el 14 de julio de <http://www.seguridad-vial.net/home.asp>

Conejera, M. Donoso, D. Moyano, E. Pena, J. & Saavedra, F (2003). Comunicación persuasiva y cambio de actitudes hacia la seguridad de tránsito en peatones. *Revista Latinoamericana Psicología vol 35, 1*, 77-90. Universidad Santiago de Chile.

(comp.).(2010). Accidentes de motocicletas hacia la identificación de medidas efectivas. *Forensis*, 12, 1. Bogotá.

Gálvez, J.M. & González, I. (2010). Búsqueda de sensaciones, rasgos presente en conductores de motocicletas que comenten infracciones de Tránsito. *Puente Revista científica*, 4, (2), 79-82. Universidad Pontificia Bolivariana.

Hernández, S. Fernández, R. & Baptista C. (2003). *Metodología de la investigación*.

Tercera edición. México. MC Graw Hill.

Isoba. (2009). Dirección de Investigación y Educación Vial. *Asociación Civil Luchemos*

por la vida, 19 ,1. Buenos Aires.

Johan, A. (1997). Sensation seeking and risky behaviour: A review and a synthesis of the

literature. En: Rothengatter & carbonell-vaya (eds), *Traffic and transport psychology*.

Theory and application. Ansterdam: Pergamon.

Ledesma, R. (2007). Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamientos de riesgo en la

conducción. *Avalacao psicológica*, 6, 2. Buenos Aires.

Ledesma, R. Poó, F. & Montes, (2011). Psicología del tránsito: Logros y desafíos de la

investigación. *Revista Latinoamericana de ciencia psicológica*. 3, 2.

OMS, (2004). *Informe sobre prevención de traumatismos causados por el tránsito*.

Washington, USA.

OMS. (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la*

acción. Recuperado 10 de febrero de 2012 en

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf

Rodriguez, G. (comp.). (2011) Muertes y lesiones no fatales por accidentes de transporte. *Forensis, 12, 1*. Colombia.

Rodríguez, M. (2001). Aportaciones de los predictores de riesgo a la educación vial en la escuela (tesis doctoral), *Universidad Autónoma de Barcelona*, 146 . Barcelona, España.

Ulloa, (2011). El tránsito vehículo-peatonal desde el punto de vista psicocultural. *Revista costarricense de Psicología. 30*. 45-46.

Tortosa, F. & Montoro, L. (2002). *La psicología aplicada a la selección de conductores*.

Cien años salvando vidas. Vol. 14, nº 4, pp. 714-725 Madrid. España.

Wilde, G. (1994). Risk homeostasis theory and its promise for improved safety styx publications. Cap 4. (2 edición) Kingston, Ontario, Canada editorial PDE Publications.

Zuckerman, M. (2007). *Sensation seeking and risky behavior*. Washington, American Psychological Association.

Zuckerman, M. & Horvart, P. (1993). Búsqueda de sensaciones, valoración y conducta de riesgo. *Revista de Toxicomanías. 9*, 26-38.

ANEXOS

Anexo 1: Escala Tipo Likert para Detección de Comportamientos Final.

Escala tipo Likert para detección de comportamientos de riesgo en conductores del servicio público en Bucaramanga.

Genero: _____

Prueba número: _____

Edad: _____

Nivel de educación: _____

Tiempo de conducción: _____

A continuación usted encontrara una serie de afirmaciones que indican conductas que las personas realizan o no a la hora de conducir, cada una de ellas aparecen con cinco formas de respuestas (siempre, casi siempre, algunas veces, casi nunca, nunca) que enuncian la frecuencia con las que se realizan tales conductas, su tarea consiste en marcar con una X la que describe mejor su comportamiento a la hora de conducir. Por ejemplo:

Ítems.	Siempre	Casi	Algunas	Casi	Nunca
--------	---------	------	---------	------	-------

		siempre	veces	nunca	
1. Cuando conduzco utilizo el cinturón de seguridad.				X	

No hay respuesta correcta o incorrecta, solo estamos interesados en conocer algunos comportamientos en el momento de conducir. La encuesta es privada y anónima por lo cual esperamos que sea sincero a la hora de contestar. Afirma estar de acuerdo con hacer parte de esta investigación y con la aplicación de esta prueba SI___ NO___

Gracias por su atención, y puede empezar...

Ítems.	Siempre	Casi siempre	Algunas veces	Casi nunca	Nunca
1. Dormí poco la noche anterior, y salgo a trabajar aunque me sienta cansado.					
2. Contesto llamadas mientras conduzco.					
3. Conduzco a 40 k/h en zona escolar					
4. Cuando estoy estacionado espero que pasen los demás vehículos para iniciar la marcha.					
5. Llevo varios días sin dormir me siento cansado pero debo continuar trabajando hasta cumplir mi turno					
6. Cambio el CD de mi auto mientras conduzco.					
7. Disminuyo la velocidad cuando me aproximo a cruces peatonales					
8 Realizo cruces en lugares no permitidos.					

Ítems.	Siempre	Casi siempre	Algunas veces	Casi nunca	Nunca
9. Presento dolores de cuello y hombros mientras conduzco					
10. Busco algún objeto que necesito, dentro de mi auto mientras conduzco					
11. Paso un semáforo en rojo ante la ausencia de supervisión vial.					
12. Conduzco a 60 k/h en zonas urbanas.					
13. Voy conduciendo y veo una persona atractiva, le hago un cumplido o la saludo.					
14. Paso un semáforo en amarillo					
15. Compito con otros automóviles para recoger primero un pasajero.					
16. Sintonizo la emisora mientras conduzco					
17. Cuando trabajo en la noche y me siento fatigado, continuo manejando hasta la hora que debo entregar el turno.					
18. Adelanto en curva cuando el carro que va adelante es muy lento					
19. Me he sentido cansado o irritado mientras conduzco debido a problemas de salud.					
20. Voy por la autopista a 70 k/h por hora					

Anexo 2: Escala de búsqueda de sensaciones versión v. sss, creada por Dr. Marvin Zuckerman
Versión castellana Dr. Anton Aluja

ESCALA DE BÚSQUEDA DE SENSACIONES VERSIÓN V. SSS VI
CREADA POR DR. MARVIN ZUCKERMAN
VERSIÓN CASTELLANA DR. ANTON ALUJA

Fecha de aplicación_____

Edad_____

Género_____

Escolaridad_____

Tipo de vehículo_____

Tipo de servicio_____

Esta prueba se aplica como una forma de recolección de información sobre características personales, los resultados se utilizarán exclusivamente para investigación en Psicología Social.

Si usted está de acuerdo con su participación marque con una X

SI_____

A continuación se presentan varias frases que describen maneras de pensar y actuar de las personas. Por favor, indique el grado de **desacuerdo o acuerdo** en su caso en referencia a las frases. Si usted no ha experimentado esa circunstancia, por favor, intente describir cómo actuaría o lo que pensaría de encontrarse en esa situación.

Si usted está **Muy en desacuerdo**, escriba **1**, si usted está **“Algo en desacuerdo”** escriba **2**, si usted está **“Algo de acuerdo”** escriba **3**, y si usted está **Muy de acuerdo** escriba **4**. Por favor, no deje ninguna respuesta en blanco.



1.- Muy en desacuerdo. 2.- Algo en desacuerdo. 3.- Algo de acuerdo. 4.- Muy de acuerdo.

1. ___ Disfruto con las sensaciones de ir rápido en coche.

2. ___ Me gustaría ir de viaje sin rutas ni horarios planeados o definitivos.

3. ___ Probaré cualquier cosa una vez.

4. ___ Prefiero los amigos que son impredecibles porque me resulta excitante.

5. ___ Me gustan algunas actividades físicas que implican algo de riesgo.

6. ___ Disfruto cuando me encuentro en situaciones nuevas en las cuales no puedes predecir cómo saldrán las cosas.
7. ___ Me gustan las fiestas locas y desinhibidas.
8. ___ Me pongo inquieto/a si tengo que pasar tiempo en casa.
9. ___ Prefiero los deportes o las actividades de movimiento rápido.
10. ___ Me gustaría un tipo de vida que implique estar viajando mucho y con muchos cambios y emociones.
11. ___ Me gusta dejarme llevar y hacer cosas de forma impulsiva para divertirme.
12. ___ Me gusta pasar tiempo en el entorno familiar de mi casa.
13. ___ Me gustaría aprender a volar en avión.
14. ___ Me gustaría viajar a lugares del extranjero donde la gente es muy diferente a la de mi país.
15. ___ Voy a las fiestas para conocer gente apasionante y estimulante.
16. ___ Soy educado/a y atento/a con alguien aunque no encuentre su conversación interesante.
17. ___ Creo que disfrutaría trabajando de bombero/a.

18. ___ Me gusta la gente singular o diferente a la mayoría.
19. ___ No reprimo mis impulsos de tener experiencias excitantes.
20. ___ Tengo una actitud reservada y cauta hacia la vida.
21. ___ Si estuviera en el ejército, a lo mejor me presentaría voluntario/a para misiones emocionantes pero peligrosas.
22. ___ Disfruto de muchos tipos de música rock cañera a todo volumen.
23. ___ Prefiero las fiestas tranquilas donde se pueda tener una buena conversación.
24. ___ Mi razonamiento es normalmente prudente y sensato.
25. ___ No me gusta participar en deportes o actividades que implican un gran riesgo de lesión.
26. ___ No me gustaría un trabajo que requiera viajar mucho.
27. ___ No me interesa tener nuevas experiencias sólo por tener nuevas sensaciones.
28. ___ No me gusta empezar un proyecto hasta que sé exactamente cómo proceder.
29. ___ No creo que me gustara volar en una avioneta.

30. ___ No me gusta la gente que se comporta de forma descontrolada o poco convencional.
31. ___ Disfruto de la música melódica y tranquila, clásica o popular.
32. ___ Tiendo a valorar y a seguir un planteamiento racional y moderado de las cosas.
33. ___ Si tuviera elección nunca me presentaría voluntario a cualquier actividad que implique riesgo físico.
34. ___ Me siento cómodo con la familiaridad de una rutina diaria fija.
35. ___ No se debe ir demasiado rápido a la hora de intimar físicamente hasta que se conozca bien a la otra persona.
36. ___ Suelo decidirme después de pensar bien las cosas.
37. ___ Nunca viajaría a países donde hay inestabilidad y posible violencia.
38. ___ Yo preferiría viajar a lugares dónde las personas hablan mi idioma y tienen las mismas costumbres.
39. ___ Uno de mis objetivos principales en la vida es experimentar intensas y agradables sensaciones.

40. ___ Antes de meterme en una situación nueva me gusta saber lo que puedo esperar de ella.

Anexo 3: Carta de la secretaria de transito de Piedecuesta para aplicar las respectivas pruebas.



Piedecuesta, 13 de Agosto de 2012

Comisaria:
JANNETH ORTEGA GOMEZ
Comandante de Tránsito
De Piedecuesta

Cordial saludo

Con la presente me permito presentar a las doctoras YEYMY VIVIANA VARGAS y KATHERINE SARMIENTO, pertenecientes a la universidad Pontificia de Bucaramanga quienes tienen a su cargo la propuesta como proyecto de grado "relación entre búsquedas de sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de motocicletas". Por lo cual requieren de su apoyo en la elaboración de 100 muestras a los mismos números de conductores.

Por ello solicito brindar el apoyo requerido para que este trabajo se preste de manera correcta, ya que indudablemente este estudio redundará en las posteriores consecuencias que tengamos como autoridades de tránsito en la ejecución de medidas y programas para la disminución de la accidentalidad.

No siendo otro el motivo de la presente, agradezco por la atención prestada.

Cordialmente,

Abog. EDWIN QUINTERO GUERRERO
Inspector de Tránsito y Transporte

CASA DE GOBIERNO
CARRERA 7 No. 9-43
Piedecuesta/Santander

TEL/FAX (097) 856 15 29
www.alcaldiadepiedecuesta.gov.co