

Relación entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo
asumidas por conductores de servicio público en Bucaramanga.

Gladys Johana Acevedo Salazar

ID:72479

Elluz Yuliedt Guzmán Olier

ID:72538



Universidad Pontificia Bolivariana (UPB)

Escuela de ciencias sociales

Faculta de psicología

Floridablanca.

2009.

**Relación entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo
asumidas por conductores de servicio público en Bucaramanga.**

**Gladys Johana Acevedo Salazar
Elluz Yuliedt Guzmán Olier**

**Modalidad de trabajo de grado como requisito para optar por
el título de psicóloga**

**Asesor
Ps. Mag. Jesús María Gálvez Hoyos**



**Universidad Pontificia Bolivariana (UPB)
Escuela de ciencias sociales
Faculta de psicología
Floridablanca.
2009.**

NOTA DE ACEPTACIÓN_____

PRESIDENTE DEL JURADO_____

JURADO 1 : _____

JURADO 2 : _____

BUCARAMANGA_____

Dedicamos este proyecto:

A Dios creador de mis días...
A mi madre por su comprensión y apoyo incondicional.
A mi padre por enseñarme el valor del trabajo constante.
A Sofía que con su maravillosa existencia da luz a nuestras vidas.
A Luís Antonio que con su amor me motiva todos los días a ser una mejor persona.
A mis profesores, por guiar mi camino durante este proceso de transformación.
A Elluz por enseñarme el valor de la amistad, la tolerancia y el respeto.
A todos mis compañeros y amigos.
Gracias. JOHANA

Le doy gracias a Dios por ser la luz que ilumina mi camino.
A mi mama por enseñarme el valor de la fortaleza y la amistad Q. E. P. D.
A mi mamita por apoyar mis sueños y motivarme a creer que nada es imposible.
A mi papá que a pesar de la distancia siempre ha estado apoyándome en silencio.
A Emma por su nobleza, entrega y dedicación
A mi abuela que con su sabiduría y fortaleza me ha acompañado durante este proceso
A mi sobrino que me ha enseñado el valor de una sonrisa.
A mis compañeros y amigos que me enseñaron a disfrutar y amar esta profesión
A Johana quien me ha enseñado la importancia de la incondicionalidad y la amistad.
Gracias. ELLUZ.

AGRADECIMIENTOS.

Expresamos de forma sincera nuestro agradecimiento a todos aquellos quienes estuvieron con nosotros en este proceso de aprendizaje, en particular al director de este proyecto Jesús María Gálvez y al profesor Luís Argenis Osorio, por su paciencia y dedicación.

TABLA DE CONTENIDO.

RESUMEN	14
ABSTRACT	15
DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	16
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	19
OBJETIVOS	19
JUSTIFICACIÓN	19
I.REFERENTE CONCEPTUAL	21
1.1.Impacto de la accidentalidad	21
1.1.1.El fenómeno de la accidentalidad vial expresado en costo de vidas humanas	21
1.1.2.Impacto de los accidentes a nivel social y económico.	25
1.1.3 Impacto psicosocial de los accidentes de tránsito	26
1.2. La psicología del tránsito	29
1.3. Conductas de riesgo	32
1.3.1. Teorías relacionadas con las conductas de riesgo	35
1.3.2 Factores implicados	37
1.3.3 Factores de riesgo	38
1.3.4. Los factores presentes en un accidente de tránsito	41
1.3.5. Descripción de los factores de riesgo y las medidas preventivas	41
1.3.6. Clasificación de los factores de riesgo	43
1.5. Búsqueda de sensaciones.	44
II. METODO	
2.1 Diseño	
2.2 Participantes	65

2.3 <i>Instrumentos</i>	65
2.4. <i>Procedimiento</i>	65
III. RESULTADOS.	65
IV. DISCUSIÓN.	102
V. CONCLUSIONES.	112
VI. RECOMENDACIONES.	114
VII. REFERENCIAS.	118
VIII. ANEXOS.	126

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 01. Porcentajes de la sub - escalas DCR de acuerdo a la clasificación por niveles de riesgo	24
Tabla 02. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de riesgo, teniendo en cuenta la edad de la escala DCR.	69
TABLA 03. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de riesgo, teniendo en cuenta el nivel de escolaridad, de la escala DCR.	
TABLA 04. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de riesgo, teniendo en cuenta el tiempo de conducción, de la escala DCR.	
Tabla 05. Porcentajes de la sub - escalas de acuerdo a la clasificación por nivel de búsqueda de sensaciones.	
Tabla 06. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de búsqueda de sensaciones teniendo en cuenta la edad.	
Tabla 07. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de búsqueda de sensaciones teniendo en cuenta el grado de escolaridad.	
Tabla 08. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de búsqueda de sensaciones teniendo en cuenta el tiempo de conducción.	
Tabla 09: Correlación entre los puntajes totales de las escalas: Conductas de Riesgo y Búsqueda de sensaciones	
Tabla 10: Correlación entre las sub-escalas de la Escala DCR y la sub-escalas de la escala SSSIV.	

INDICE DE GRÁFICOS.

Gráfica 01: Accidentalidad vial de 1994 a 2007	22
Gráfica 02. Víctimas fatales en accidentes de tránsito desde 1994 a 2007.	23
Grafica 03: Porcentajes de los datos obtenidos de la aplicación de la Escala DCR a conductores de servicio público de Bucaramanga.	25
Gráfica 04: Porcentajes obtenidos de la aplicación de la Escala SSS VI. De acuerdo con la clasificación por niveles de Búsqueda de Sensaciones.	70

INDICE DE ANEXOS.

Anexo 1: Escala Búsqueda de sensaciones.	126
Anexo 2: Escala tipo Likert para detección de comportamientos final.	129
Anexo 3: Escala tipo Likert para detección de comportamientos de riesgo entregada a jueces expertos.	131
Anexo 4: Escala tipo Likert para detección de comportamientos de riesgo aplicada a grupo piloto.	134
Anexo5: Confiabilidad y validez de la Escala likert de conductas de riesgo en conductores del servicio público de Bucaramanga.	137
Anexo 6.Carta de consentimiento informado.	101
Anexo 7. Formato de evaluación para jueces expertos.	114

RESUMEN GENERAL DE TRABAJO DE GRADO

TITULO: RELACIÓN ENTRE BÚSQUEDA DE SENSACIONES Y CONDUCTAS DE RIESGO ASUMIDAS POR CONDUCTORES DE SERVICIO PÚBLICO EN BUCARAMANGA.

AUTORES: Gladys Johana Acevedo Salazar
Elluz Yuliedt Guzmán Olier

FACULTAD: Psicología

DIRECTOR: JESÚS MARÍA GÁLVEZ HOYOS

RESUMEN

El objetivo del presente proyecto fue encontrar la relación existente entre el rasgo de búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo en la conducción en 113 conductores de servicio público (taxis) de género masculino con edades entre 20 y 60 años, con un nivel de escolaridad desde primaria hasta estudios superiores, tiempo de trabajo en la empresa superior a dos años, habitantes del Área Metropolitana de Bucaramanga. 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 las autoras. El análisis de los resultados se hizo de acuerdo a la correlación de Pearson, que indican que existe correlación positiva débil entre los puntajes de las dos pruebas. Por otra parte se encontró una disminución de las conductas de riesgo de acuerdo con el aumento de edad de los participantes.

Se sugiere diseñar campañas que promuevan la seguridad vial y la información oportuna sobre las posibles conductas de riesgo en los conductores de servicio público, incentivando a los

conductores jóvenes a tomar medidas preventivas con referente a la accidentalidad.

Palabras Claves: Búsqueda de sensaciones, Conductas de Riesgo, Accidentalidad y Psicología del Tránsito.

GENERAL SUMMARY OF WORK OF DEGREE

TITLE: RELATIONSHIP BETWEEN SENSATION SEEKING AND RISKY BEHAVIORS UNDERTAKEN BY DRIVERS OF PUBLIC SERVICE.

AUTHORS: Gladys Johana Acevedo Salazar
Elluz Yuliedt Guzmán Olier

FACULTY: Psychology

DIRECTOR: JESÚS MARÍA GÁLVEZ HOYOS

ABSTRACT

This Project had as objective to find the relation between feature sensation search and driving risky behavior in 113 drivers in public service vehicles, male gender, ages between 20 and 60 years old, elementary school grade to college, who had work in the public service, company over 2 years, living in the metropolis area of Bucaramanga. The sensations search scale SSS VI from Marvin Zuckerman Was applied and a likert scale to detect Risk behavior DCR by the authors of the current investigation. Results Analysis was made according to Pearson correlation that which indicates the existence of relation between the two test results. A diminution on Risk behavior was found according to older population.

Key Words: Sensations Search, Risk Behavior, Accidentally, Transit Psychology.

DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

En Colombia se registraron aproximadamente 1.255 colisiones durante el primer semestre de 2008 Moore (2008), lo cual deja de manifiesto la problemática de accidentalidad vial, que afecta diferentes regiones del país, como Bucaramanga y su área metropolitana. Así mismo, una de las principales causas de accidentalidad a nivel mundial y nacional es el factor humano, de acuerdo con las estadísticas el 90% de los accidentes ocurren debido a fallas de esta naturaleza, Brea (2007), convirtiendo esta problemática en más que un asunto de seguridad vial un problema de salud pública pues las personas involucradas en un accidente de tránsito quedan afectadas físicamente y psicológicamente al igual que sus familiares, sobre todo si del accidente se deriva la pérdida de la vida.

Pensando en esta problemática, la propuesta planteada tuvo como propósito realizar una correlación entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo. La búsqueda de sensaciones es planteada por Zuckerman (2007) como: "la búsqueda de variedad de sensaciones nuevas y experiencias intensas, la voluntad para tomar riesgos por el disfrute de tales experiencias" y las conductas de riesgo definidas por Adès y Lejoyeux (2004), como la búsqueda repetida del peligro, en donde la persona pone en juego su vida. De donde surge la siguiente pregunta de investigación ¿Existe una relación alta y significativa entre la búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de servicio público en Bucaramanga? Con el propósito de conocer si los conductores de servicio público de Bucaramanga motivados por vivir nuevas e intensas experiencias asumen conductas de riesgo que inciden en la accidentalidad vial.

Se tuvo en cuenta como población a los conductores del servicio público en particular quienes manejan taxis debido a que ellos pasan largos periodos de tiempo en el automóvil, así mismo existen varios factores entre estos el automóvil es el medio de trabajo para el conductor, que posee unas características definidas como su ergonomía la cual puede en ocasiones limitar sus movimientos por el reducido espacio, lo cual afecta al sujeto físicamente, generando fatiga, estrés, dolores musculares entre otras afecciones que pueden generar en el sujeto un determinado tipo de comportamiento, así mismo el conductor debe continuamente interactuar con otros conductores y en ocasiones permanecer en congestiones viales, lo cual genera en ellos diferentes conductas las cuales se pretenden conocer y correlacionar con rasgos de personalidad relacionados con Búsqueda de sensaciones y al mismo tiempo generar un aporte a la psicología del transito.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Existe una relación alta y significativa entre la búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de servicio público en Bucaramanga?

OBJETIVOS

Objetivos General

Establecer la relación entre búsqueda de sensaciones y comportamientos de riesgos asumidos por conductores del servicio público en Bucaramanga.

Objetivos Específicos.

Identificar el nivel de búsqueda de sensaciones de conductores del servicio público de Bucaramanga.

Conocer los comportamientos de riesgo en los que incurren los conductores de servicio público de Bucaramanga.

JUSTIFICACIÓN.

En la actualidad la accidentalidad es uno de los problemas de salud pública más graves a nivel mundial, de acuerdo con informes de la Organización Mundial de la Salud (OMS), citado por García (2007), más de 1,2 millones de personas mueren cada año en autopistas y carreteras del mundo, y millones más quedan con lesiones temporales o con discapacidades permanentes que les impiden laborar. Según proyecciones de la misma organización las muertes por lesiones aumentarán de 5,1 millones en 1990 a 8,4 millones en 2020, siendo la principal causa de este aumento las lesiones por accidentes de tránsito.

Así mismo, se ha encontrado que Colombia presenta la misma problemática, según la Organización Panamericana de Salud (OPS), citado por García (2007), Colombia hace parte de las cinco naciones con mayor número de muertes relacionadas con tránsito. Lo cual es respaldado por las cifras reveladas por Moore (2008), quien manifiesta que durante el primer semestre del presente año se han registrado 1.255 colisiones que dejaron 2.412 personas lesionadas y 477 fallecidas.

Esta problemática afecta no sólo el sector salud por los heridos temporales, permanentes y víctimas mortales; también en

el sector económico debido a los altos costos de cada accidente, por cada persona lesionada o muerta, las aseguradoras y los fondos de pensiones deben cubrir: gastos médicos, hospitalarios, indemnizaciones y pensiones.

Son diversos los aportes realizados por la psicología del tránsito, en diferentes países, con el propósito de potencializar la seguridad vial, de acuerdo con Civera (2002), se han realizado pruebas psicométricas en países como España, Argentina, Brasil, México, Estados Unidos, entre otros, con el fin de conocer las circunstancias y estados psicológicos que pueden presentar los conductores al frente de su volante, tales como la ansiedad, agresividad, estrés, la atención, impulsividad, influencia de sustancias psicoactivas, la búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo.

Así mismo en investigaciones realizadas en otros países se encontraron algunos factores desencadenantes de comportamiento de riesgo que inciden en accidentalidad, como la búsqueda de sensaciones que de acuerdo con Zuckerman (2007), es el afán de vivir "experiencias nuevas e intensas", las cuales llevarían a muchos conductores asumir conductas de riesgo, que se convierten en una amenaza individual y social.

En la actualidad en Colombia las instituciones relacionadas con el tránsito han buscado el apoyo de la psicología con el fin de evaluar diferentes aspectos en la personalidad del nuevo conductor que puedan incidir en la accidentalidad vial, así como el diseño de programas de prevención de accidentes y la promoción de la seguridad vial, los cuales están dirigidos a conductores de servicio público.

Teniendo en cuenta lo anterior con este proyecto se pretende realizar un aporte a la psicología del tránsito y la movilidad y así mismo a la sociedad en general a través del estudio de las diferentes búsquedas de sensaciones y su relación con los comportamientos de riesgos que asumen algunos conductores, siendo una de las principales causas de la accidentalidad vial. Además, con el propósito de brindar un aporte a los psicólogos, practicantes y a la comunidad interesada en la seguridad vial, a través de este conocimiento se contribuirá al posicionamiento de la psicología del tránsito a nivel regional y nacional, para aportar información que le permita a esta disciplina y demás personas interesadas llevar a cabo programas preventivos que minimicen la presencia de esta problemática social.

I.REFERENTE CONCEPTUAL.

En el presente apartado se platearan las cifras de la accidentalidad vial y su impacto a nivel psicológico, social y económico, así como las pérdidas humanas. Problemática en la que se interesada la psicología del transito que pretende aportar desde su campo a la seguridad vial, así mismo se abordara el estudio de diferentes factores que pueden estar vinculados a la siniestralidad vial como lo son las conductas de riesgo y la búsqueda de sensaciones, explicando con diferentes teorías el origen de los diferentes comportamiento y las investigaciones realizadas sobre estas dos variables.

1.1. Impacto de la Accidentalidad

Teniendo en cuenta que cerca del 90% de los accidentes tránsito ocurren debido a errores humanos Brea y Cabral (2007), se diseñaron normas con el propósito de proteger y velar por la seguridad vial, pero aún frente a las normas existentes, a través de la historia han ocurrido millones de accidentes con un elevado número perdidas humanas, las cuales se expondrán a continuación.

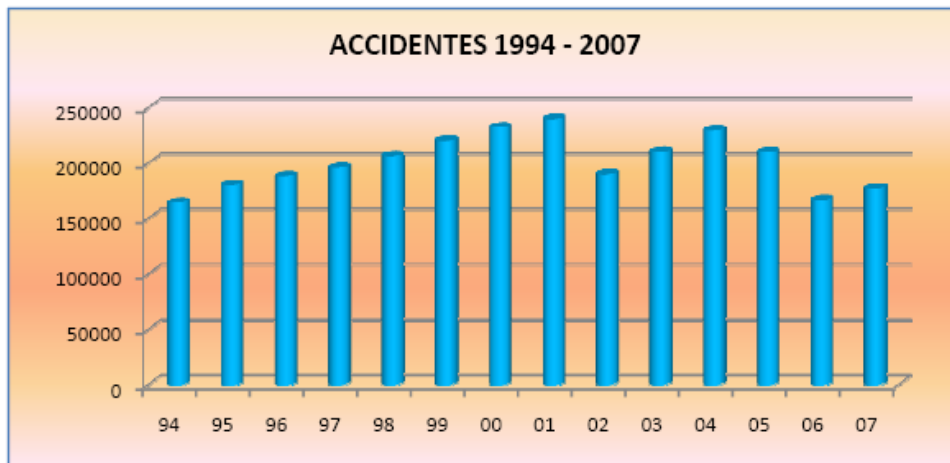
1.1.1. El Fenómeno de la Accidentalidad Vial Expresado en Costo de Vidas Humanas

De acuerdo con las estadísticas de la Organización Mundial de la Salud (OMS) citado por García (2007), más de 1,2 millones de personas mueren cada año en autopistas y carreteras del mundo y millones más quedan con lesiones temporales o con

discapacidades permanentes. Según proyecciones de la OMS las muertes por lesiones aumentarán de 5,1 millones en 1990 a 8,4 millones en 2020, siendo la principal causa de este aumento las lesiones por accidentes de tránsito.

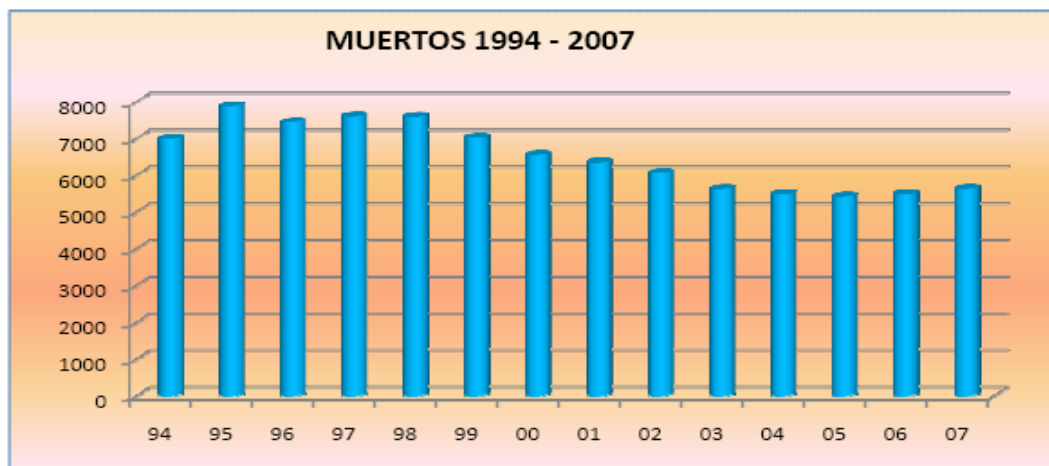
Igualmente en Colombia las estadísticas no son favorables, pues según la Organización Panamericana de Salud (OPS) citado por García (2007), Colombia hace parte de las cinco naciones con mayor número de muertes relacionadas con tránsito. Durante lo transcurrido del 2007 el Fondo de Prevención Vial en su informe "accidentalidad vial en Colombia" reveló que existieron 181.076 accidentes de tránsito, cifras cercanas a las reveladas por el Ministerio de Transporte, quienes en su "anuario estadístico del transporte en Colombia" revelaron que existieron 176.647 accidentes de tránsito en lo transcurrido del 2007. De acuerdo con el Ministerio de Transporte estos accidentes dejaron una cifra de 5.638 muertos, mientras que el Fondo de Prevención Vial publicó que existieron 5.409 víctimas fatales.

Teniendo en cuenta las estadísticas presentadas por el Ministerio de Transporte sobre la accidentalidad vial desde 1994 a 2007 se presentaron 2.575.751 accidentes de tránsito siendo 1994 el año con menor número de accidentes con 164.202 y el 2001 el año con mayor número ocurriendo 239.838 accidentes (Ver gráfica 01). Así mismo, se registraron durante este periodo de tiempo 84.602 víctimas mortales, siendo el 2005 el año con menor número de víctimas con 5.418, mientras que la cifra más alta se registró durante el transcurso del 1995 con 7.874 víctimas fatales (Gráfica 02).



Gráfica 01: Accidentalidad vial de 1994 a 2007.

Tomado del Ministerio de Transporte. Anuario Estadístico del transporte en Colombia.



Gráfica 02. Víctimas fatales en accidentes de tránsito desde 1994 a 2007.

Tomado del Ministerio de transporte. Anuario Estadístico del transporte en Colombia

Por otra parte el Fondo de Prevención Vial reveló un informe de la accidentalidad vial por departamentos, en el cual Santander ocupa el quinto puesto a nivel nacional según el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses con mayor número de accidentes durante el transcurso del año 2007.

Estas cifras evidencian la problemática de la accidentalidad, no sólo por el número de víctimas mortales, que cobra año tras año, sino por el impacto en sectores como el social y el económico

1.1.2 Impacto de los accidentes a nivel social y económico.

La pérdida de vidas humanas en accidentes tiene un fuerte impacto en sus familiares y amigos, lo cual es difícilmente medible y cuantificable según Rodríguez (2001), pues la pérdida de un ser querido tiene implicaciones en la vida emocional tan fuertes que es necesario en ocasiones recurrir a tratamientos psicológicos y psiquiátricos; así mismo la familia que pierde uno o varios de sus miembros que aportan económicamente para el mantenimiento del hogar, sufre una crisis económica repercutiendo en la salud física y mental de sus miembros, ejemplo de esto sería la ausencia de servicios de salud para los padres (adultos mayores) de la víctimas, que eran pagados por sus hijos, así mismo la falta de buenas posibilidades de educación de los hijos de la víctima pues las circunstancias los obligan a enfrentarse al mundo laboral, creando con esto frustración en sus expectativas y otras tantas consecuencias; que como lo proponía anteriormente su impacto no es cuantificable.

Por otra parte, dentro de las consecuencias económicas se encontró (Rodríguez 2001) que por cada accidente, las aseguradoras y fondos de pensiones deben pagar gastos médicos, hospitalarios, daños causados al vehículo, y a terceros, indemnizaciones, y de acuerdo con la gravedad pensiones parciales o de por vida a las víctimas.

1.1.3 Impacto psicosocial de los accidentes de tránsito

Cuando ocurre algún accidente de tránsito o vial todas las personas implicadas experimentan una situación de bloqueo que puede llevar a una desorganización psicológica, familiar, social y laboral como lo menciona Campo (2000). Un accidente es una amenaza para la integridad física, psicológica y emocional, por el hecho de ser un acontecimiento traumático para quien está directamente involucrado en esta situación, ocasionando en ellos un impacto psicológico inicial que se presenta después de la colisión y se va resolviendo progresivamente durante los primeros seis meses. Durante este periodo se observa en la persona afectada una dificultad de reaccionar emotivamente hasta con sus propios seres queridos, así como ansiedad y dificultad para continuar con su vida social y laboral, entre otras.

Esto genera una afectación a nivel familiar ya que las dinámicas de interacción con la persona accidentada cambian, en algunos casos pierden el interés por mantener una buena vinculación afectiva o pueden comportarse de manera hostil y agresiva, entre otros.

Así mismo, se produce un impacto socio-emocional en las familias que quedan profundamente afectadas por el fallecimiento o muerte de un hijo, hermano o esposo en un accidente de tránsito cambiando la vida y la cotidianidad de las personas, dificultándoseles continuar con sus rutinas diarias por la falta de elaboración del duelo, manifestado a través de tristeza, insomnio, disminución de interés, angustia, culpa y disminución de la capacidad de amar; a nivel laboral se produce una baja producción por la incapacidad del sujeto de centrar su atención en su trabajo, en caso de que se encuentre en una depresión la

persona recibe una incapacidad médica, lo cual indica su incapacidad para trabajar por un tiempo, afectando la economía de la familia, especialmente si es la cabeza del hogar, como menciona Parra(2007).

Una de las situaciones que inquieta a los familiares de los fallecidos por accidentes de tránsito es la desinformación sobre qué fue lo que realmente sucedió, especialmente cuando no han encontrado la causa de la colisión o atropellamiento, algunos familiares vuelven al sitio donde sucedió todo para buscar testigos con el fin de hallar el culpable como una forma de disminuir su dolor y sentimiento de culpa. Campo (2000).

Se puede observar en niños y adolescentes que han sufrido un accidente de tránsito o vial y resultan ilesos, presentan un shock psicológico que afecta las relaciones interpersonales desde la interacción con pares o niños de su edad hasta con adultos, se les dificulta socializar, se muestran agresivos, retraídos o introvertidos y en ocasiones tienden a sentirse culpables por la muerte de un ser querido o piensan que si el muerto hubiera sido él, sus familiares sentirían menos dolor. El modo en que estos síntomas pensamientos y emociones se presenten depende de los recursos psicológicos de cada persona. Es por esto que es importante realizar una intervención en crisis desde el primer momento y posteriormente realizar un acompañamiento psicológico y con la colaboración de sus redes de apoyo, con los más cercanos familiares y amigos que puedan observar los cambios de actitud del niño y de esta forma que los acompañen en su proceso, para que él no se sienta culpable y comprenda que sus familiares lo siguen queriendo, Ancinas (2007).

Para finalizar es importante mencionar las implicaciones jurídicas por las que atraviesa la persona que fue responsable del accidente, trayendo consigo dificultades a nivel económico, social y emocional. Por ejemplo, cuando deben pagar con la privación de la libertad por la pérdida humana, además de la afectación psicológica por sentirse culpable de la muerte de una persona, sus familiares sufren una crisis económica cuando la persona involucrada o causante del accidente esta encargada del sustento del hogar. Aparte de esto, la estigmatización social a la que son sometidas las personas y sus familiares, les crea malestar a nivel social y psicológico, por tanto ellos también necesitan apoyo psicológico para asumir los cambios y reestructurar sus vidas.

Lo anteriormente expuesto muestra que a partir de un accidente de tránsito hay una afectación de todas la personas involucradas, a nivel primario es decir los que están directamente implicados, y a nivel secundario, sus familiares y amigos más cercanos que también están en una situación de vulnerabilidad psicológica y emocional. Es en esta problemática que pretende aportar la psicología del transito conocimientos pertinentes que expliquen los diferentes comportamiento humano en el contexto del tránsito.

1.2. La psicología del tránsito

La psicología del tránsito se interesa por la investigación del comportamiento humano en el contexto del tránsito, así mismo estudia los procesos psicológicos que interfieren en esos comportamientos con el objetivo de crear medidas de intervención que mejoren la seguridad vial, de acuerdo con Tortosa y Montoro

(2002), como una forma de luchar contra la siniestralidad vial, la cual se ha convertido en uno de los principales retos a afrontar por sus consecuencias trágicas, lo que conllevó a la unión de la psicología con la seguridad vial. Teniendo en cuenta que en su mayoría los accidentes ocurrían debido a fallas humanas, se recurre a la psicología con el propósito de prevenir dichos accidentes.

Más adelante se empieza a implementar este modelo de prevención de accidentes en otros países, denominado "modelo español", que tenía como fin evaluar con la ayuda de un médico las condiciones físicas adecuadas para la conducción; y en segundo lugar evaluar las condiciones psicológicas y aptitudinales por un profesional psicotécnico y un psicólogo como lo propone Tortosa y Montoro (2002).

Más adelante se inicia la psicología del tránsito en Brasil en 1950, con la contratación de psicólogos en entidades y organizaciones interesadas en la seguridad vial Brea (2007). Fue oficialmente reconocida en 1990 en Kyoto, Japón por la Asociación Internacional de Psicología Aplicada (IAAP). Desde entonces la psicología del tránsito busca mejorar el tránsito y la movilidad, interesados en disminuir de forma considerable las tasas de accidentalidad, la cual se ha convertido en una problemática de salud mundial. De acuerdo con Brea (2007), esta disciplina se caracteriza en la actualidad por la investigación y elaboración de políticas de tránsito que estén a favor de una mejor convivencia social y cumplan con una función preventiva, ofreciendo mayor seguridad vial.

Actualmente existen países donde la investigación sobre la psicología del tránsito avanza considerablemente, entre los más

destacados de acuerdo con la investigación realizada por Ledesma, Peltzer y Poó (2008) están: Estados Unidos, Reino Unido, Australia, Canadá, Suecia, España, entre otros; en Latinoamérica se destacan países como Brasil y Argentina se mencionará a continuación los grandes temáticas de investigación y su objetivo:

Procesos cognitivos y habilidades para la conducción. Esta categoría agrupa la mayor cantidad de trabajos y evalúa procesos perceptivos, motores y cognitivos del conductor; básicamente, se trata de artículos que analizan la tarea de conducción desde un enfoque centrado en las habilidades necesarias para un buen desempeño.

Factores que afectan el desempeño. Como investigaciones relacionadas con el sueño, la fatiga y el consumo de sustancias y el desempeño laboral en el área de transporte. Actitudes, comportamientos de riesgo y medidas de autoprotección asumidas por los diferentes conductores.

Diferencias individuales y de personalidad. Para lo cual realizaron un análisis por sexo y edad, relacionadas las diferencias en los patrones de conducción y riesgo de accidentes.

Así mismo, Ledesma, Peltzer, y Poó (2007) realizaron una investigación en el área de la psicología del tránsito sobre Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción, de la cual se obtuvo que existe una correlación positiva y moderada entre *Búsqueda de sensaciones* y distintas conductas de riesgo en la conducción. Igualmente, los estudios previos señalan que los hombres tienden a obtener niveles

superiores en la escala Búsqueda de sensaciones y también que los puntajes tienden a ser inferiores en la medida en que aumenta la edad.

Por su parte Brea (2007) realizó un estudio exploratorio y descriptivo donde resalta la necesidad de la evaluación al conductor de vehículos de motor, como una forma de garantizar la seguridad vial, resaltando la labor del psicólogo en el área del tránsito y la necesidad de integrarlo "dada su capacidad para evaluar aptitudes de los conductores, detectar riesgos y contribuir a la modificación de conductas inadecuadas".

Por otra parte Tortosa y Montoro (2002) en su artículo "La psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas" realiza una reseña histórica de la psicología del tránsito, todo su proceso de consolidación, el modelo español, los aportes realizados a la sociedad, y la importancia que tiene para la prevención de accidentes la evaluación psicológica, aclarando que el papel del psicólogo debe ir más allá que la selección de conductores, el psicólogo debe enfocarse en la prevención de accidentes y la seguridad vial, considerando las diferentes conductas de riesgo que puedan asumir los conductores la cual se explicara con mas detalle en el siguiente apartado.

1.3. Conductas de riesgo.

La conducta de riesgo es definida por Adès y Lejoyeux (2004), como la búsqueda repetida de peligro en donde la persona pone en juego su vida. Esta conducta difiere de las acciones peligrosas o arriesgadas realizadas cuando las circunstancias lo exigen, reflejan una latente atracción por el riesgo y en

especial por las sensaciones fuertes relacionadas con el enfrentamiento del peligro y la muerte.

De acuerdo con Gómez. (2000) estas conductas son inducidas por factores de riesgo que incluyen tres grupos: primero, los factores personales que están relacionados a su historia de vida, la forma como solucionan los conflictos. Segundo, los factores precipitantes, la capacidad de afrontamiento, las dificultades que se les presentan y sus capacidades cognitivas. Tercero, los factores relacionados con los contextos, las redes de apoyo, la familia, los amigos con los que cuenta. Así mismo la interacción de todos estos aspectos determinará qué tipo de conducta asumirá, sea preventiva o arriesgada.

La conducción implica un gran número de actividades complejas que conllevan asumir un grado de riesgo, pues desde el momento que el conductor pone en marcha su vehículo debe estar constantemente ajustando y maniobrado acertadamente con el propósito de evitar algún accidente y llegar al sitio deseado, como manifiesta Montoro (2000).

La conducción se caracteriza porque los conductores deben estar alertas asimilando la información presente en el instante y al mismo tiempo haciendo uso de los conocimientos adquiridos previamente, esta información la persona debe interpretarla y emitir una respuesta, al mismo tiempo identificar cuál es el nivel de seguridad y de riesgo que percibe en la situación y adaptar su comportamiento de acuerdo a la percepción del sujeto sobre la situación Montoro (2000).

La percepción inadecuada de riesgos puede llevar a los conductores a ignorar o malinterpretar las señales externas que

exigen decisiones inmediatas y efectivas para evitar los peligros. Por esto, la percepción de riesgos y la tolerancia de los riesgos son dos factores que pueden impactar significativamente en la toma de decisiones de los conductores. Hunter (2002)

De esta manera, cabe resaltar que las personas identifican el riesgo de formas diferentes, algunos identifican el riesgo con mayor facilidad ayudándolos o motivándolos a asumir conductas preventivas, en cambio hay otros que no identifican el riesgo, es decir asumen conductas lo suficientemente arriesgadas que vulneran su bienestar y el de los demás. Zuckerman(2007). Así mismo existen diferentes teorías que pretenden explicar el origen de las conductas de riesgo teniendo en cuenta factores individuales y sociales que convergen en tales comportamientos.

1.3.1. Teorías relacionadas con las conductas de riesgo

Homeostasis de riesgo. Esta teoría fue formulada por el psicólogo Holandés Gerald, S. W i l d e. después de un estudio de 25 años, en el ámbito de la seguridad vial, según Wilde (1994), toda persona que se enfrenta al riesgo, determina su conducta como resultado de un proceso no consiente y subjetivo, los cuales se desenvuelven en dos fases . En la primera fase, el sujeto percibe los factores que pueden estar relacionados con el peligro, los evalúan realizando un análisis subjetivo y de esta forma crean un juicio respecto a la magnitud del peligro, lo cual se denomina riesgo percibido, que puede coincidir o no con el riesgo objetivo, debido a que puede ser sobreestimado o subestimado por la persona.

En la segunda fase, el sujeto identifica ventajas y desventajas que implica asumir determinada conducta, teniendo en cuenta la cantidad de riesgo que desea y está dispuesto a asumir, a esto se le denominó riesgo deseado o aceptado. Cabe resaltar que esto no implica que se sienta o experimente placer, ya que deseado hace referencia a lo que es tolerado subjetivamente.

Las conductas de riesgo son explicadas por Wilde (1994), con la teoría de la homeostasis del riesgo que hace referencia a la cantidad de riesgo que la persona, de acuerdo con un juicio subjetivo, está dispuesta a asumir sintiéndose cómoda, estableciendo un equilibrio que le permite adaptar su conducta a un nivel deseado o aceptado.

Por ejemplo si conduce y percibe que el riesgo es muy alto reequilibra su riesgo reduciendo la velocidad, pero si al conducir percibe el nivel de riesgo como bajo entonces aumentará la velocidad reduciendo el impacto del nivel de seguridad que perciben. Es decir, que los conductores reequilibran su actitud de acuerdo con la forma cómo perciben ellos el riesgo, el cual en algunos conductores diverge de lo que es el riesgo real.

1.3.2 Factores implicados

Riesgo Percibido.

Es la cantidad de riesgo a la que se siente expuesta una persona en una circunstancia o periodo. Cuando se subestima el riesgo que representa un hecho o situación, las consecuencias pueden ser caóticas; por otra parte, cuando se sobreestima el riesgo es otra situación que trae consigo consecuencias no

deseadas, debido a que sentirse constantemente amenazado puede ocasionar tensión muscular, fatiga física y distracción que podrían ocasionar un accidente. Es importante resaltar que lo recomendable es lograr que el sujeto tenga una percepción realista del riesgo y de esta forma tomar mejores decisiones que guiarán sus conductas.

Riesgo Aceptado.

Los sujetos administran el riesgo mediante un ciclo de control subjetivo, en el cual buscan mantener el riesgo percibido en un nivel lo más cercano a un nivel del riesgo aceptado como óptimo. Si se desea disminuir y prevenir las colisiones se debe influenciar y modificar la variable del nivel de riesgo aceptado, ya que ésta es el punto de referencia que podría ayudarnos a modificar la forma en la que los sujetos toman decisiones que los conducen a asumir conductas riesgosas.

Modelo de Riesgo Cero.

Este modelo de riesgo cero fue creado por Näätänen y Summala (1985) citada por Zuckerman(2007), postulando que la percepción de algunos conductores ponen en peligro su vida y la de los demás, es igual a cero y casi todo el tiempo tiene un riesgo subjetivo nulo, por lo tanto los conductores no aceptan un nivel de riesgo determinado. En este modelo se considera que el comportamiento de las personas como el resultado de fuerzas opuestas que son las siguientes:

Fuerza excitatoria del riesgo, incita a circular cada vez más deprisa y fuerza inhibitorias del riesgo, son todos los comportamientos que llevan a la auto conservación.

Como la conducta es el resultado entre la interacción de estas dos fuerzas, se considera que las fuerzas inhibitorias de las conductas de riesgo dependen de la percepción subjetiva del riesgo. Es decir que la situación ideal es conseguir que tanto el riesgo objetivo como el subjetivo coincidan, con lo cual se lograría una percepción adecuada del riesgo.

Cuando el riesgo objetivo se percibe como realmente grande, por ejemplo frente a una situación de colisión, es en este instante donde los conductores piensan que existe alguna posibilidad de que el accidente se produzca. Cuando el riesgo objetivo está por debajo de un cierto umbral, el riesgo subjetivo es cero.

Esto llevó a la conclusión que los conductores circulan por las vías con la sensación de que el riesgo no existe. Algunos conductores asumen conductas que ponen en peligro sus vidas y las de los demás son igual a cero en la mayor parte del tiempo, es decir poseen un riesgo subjetivo nulo y la diferencia entre riesgo objetivo real y el subjetivo es por el motivo que ocurren conductas de riesgo que pueden ocasionar colisiones.

Teoría de la Evitación de la Amenaza.

Según Fuller citado por Zuckerman(2007) los seres humanos aprenden a arriesgarnos según el reforzamiento de nuestras conductas, ya sea por consecuencias positivas o negativas a lo largo de nuestras vidas, existiendo un condicionamiento de evitación la cual consiste en que el sujeto aprende a evitar una consecuencia aversiva a través de una respuesta apropiada con el fin de evitar una consecuencia negativa.

Cada vez que un sujeto realiza una conducta de riesgo sin que se produzca una consecuencia negativa, se debilita la idea de que esta conducta es inapropiada, disminuyendo la probabilidad subjetiva de un accidente. De acuerdo con lo mencionado anteriormente las personas aprenden a arriesgarse en función a las recompensas entre una conducción recompensante y una consecuencia peligrosa, es improbable e incierta. .

Cuando los conductores experimentan una pérdida, por ejemplo de tiempo cuando se presenta una obstrucción en el flujo vehicular como lo menciona Fuller (1984). Los conductores tendrían la tendencia a recuperar la pérdida con el aumento de la velocidad de conducción, por lo tanto habría un aumento del riesgo después de salir del atasco, este aumento de la velocidad trae para el sujeto una recompensa satisfactoria, que puede llegar antes al sitio deseado al tiempo previsto.

Por otra parte, si el sujeto asume una conducta prudente de no aumentar la velocidad, puede ser castigado al perder una entrevista o llegar tarde a una reunión. La decisión que le traería más recompensa al sujeto en el mantenimiento del riesgo asumido.

1.3.3. Factores de Riesgo

Según la definición otorgada por Montane y Ferrer (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. Para lograr una prevención es

necesario intervenir en las conductas viales que asumen los conductores, quienes están directamente relacionados con los factores de riesgo de los accidentes y de esta forma evitar toda situación de peligro.

1.3.4. Los Factores Presentes en un Accidente de Tránsito.

Como menciona Rodríguez (2001). Los causantes de los accidentes son el conductor, peatón y acompañante, lo que demuestra esto es que el principal responsable de los accidentes es el factor humano. Así mismo se puede observar que hay otros factores presentes, pero con menor incidencia son las normas de tránsito, señales de circulación, el vehículo, la vía, la climatología, la velocidad y el tráfico. Por esto se hace indispensable que las personas asuman una conducción segura que alcance tres objetivos como conocer el peligro, saber evitarlo y querer evitarlo. Dicho de otra forma, el conductor debe apropiarse de funciones que permitan preservar la seguridad, a través de la puesta en prácticas de las normas de tránsito que deben ser vistas como una norma de convivencia y respeto hacia su propia vida y la de las demás personas.

Así mismo, también deben tener un conocimiento sobre los peligros y limitaciones que son propias del vehículo y el de los demás conductores, es decir deben tener claro cuál es el peso, potencia y el control de la velocidad. El conductor debe estar informado del estado de la vía y al mismo tiempo tener una conducción segura que implica el hecho de evitar las infracciones más frecuentes, todo esto se puede lograr cuando la persona tiene voluntad y autocontrol que le permite conducir de forma segura.

También es importante que tengan un conocimiento sobre el clima, para tomar un comportamiento seguro como puede ser: conducir con una velocidad adecuada y segura, reconocer y valorar los peligros que trae el tráfico. Según Rodríguez (2001)

El sujeto se convierte en el principal factor de riesgo o de seguridad, eso depende de la actitud que adquiere en el momento en que conduce, por lo tanto si maneja su auto con alcohol, exceso de velocidad y fatiga tiende a asumir más conductas de riesgo o al contrario si una persona sube a su auto y practica conductas de seguridad tienen menos posibilidades de sufrir un accidente. Existen factores de riesgo de mayor incidencia como lo son, según Montane (1999) citado por Rodríguez(2001), el alcohol y la velocidad que precipitan a una mayor tendencia al riesgo.

1.3.5. Descripción de los factores de riesgo y las medidas preventivas

Alcohol: entre el 30 y el 50% de las víctimas de accidentes está relacionada con los estados de embriaguez (Sánchez Serrano 1995). Citado por Rodríguez (2001). En la conducción el alcohol nos pone en peligro, incrementando la euforia, incitando a aumentar la velocidad, reduciendo de esta manera la capacidad de reacción y percepción del peligro, y al mismo tiempo ocultando el peligro debido a que en el estado de euforia es complicado evidenciar el riesgo.

Velocidad: Montane y Ferrer (1991), citado por Rodríguez (2001) existe un error de cálculo cuando el conductor de un vehículo aumente la velocidad

Tendencia al riesgo: cuando un sujeto percibe la conducción como la posibilidad de tener una aventura lleva consigo un riesgo, debido a que si el placer está relacionado con la conducción temeraria la probabilidad de sufrir un accidente aumenta mucho más, si el conductor no ha tenido accidentes será más temerario. Esto se evidencia en algunos conductores que les causa placer competir con otros conductores poniendo en riesgo su vida y la de los demás. Montane y Ferrer (1991) citando a Guerra y Rivera (1983, 34) citado por Rodríguez (2001) hay actitudes que parecen con frecuencia en los conductores con predisposición al riesgo: entre ellas el exhibicionismo en donde el conductor intenta impresionar a los demás, los jóvenes pueden utilizar esta actitud como una forma de relacionarse y ser aceptados entre grupos de iguales.

Esto se puede dar debido a un sentimiento de inferioridad, en donde las personas que sienten que no son superiores a los demás de su entorno, utilizan el vehículo como un instrumento para mostrar superioridad es por esto que para llamar la atención asumen conductas de riesgo.

Existen diversos factores que se asocian con la fatiga como lo son; los externos los que están relacionados con la monotonía de la carretera, los que tienen que ver con el vehículo, la poca ventilación, diseño ergonómico deficiente, las vibraciones y los factores en donde el conductor es conciente y responsable de sus actos por ejemplo consumo de alcohol y periodos prolongados de excesiva alerta (Montoro, Tortasa y Soler citado por Rodríguez 2001).

1.3.6. Clasificación de los factores de riesgo

Existen diferentes factores que están involucrados en un accidente, que surgen de una compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía, los cuales están en determinadas condiciones ambientales, Según Montoro, Sánchez y Serrano citado por Rodríguez (2001).

El factor humano que involucra al conductor, peatones y acompañantes es el principal responsable de los accidentes. El conductor es quien mas esta relacionado con los diversos factores de riesgo, por ejemplo: el inapropiado conocimiento Normas y señales de circulación, el estado mecánico del vehículo, el tráfico, la climatología, el estado de la vía y el grado de velocidad que asume el conductor de acuerdo con Rodríguez(2001).

Existen Cuatro factores de riesgos que están relacionados con el conductor:

La Fatiga.

La fatiga es definida por Juretic y Leiva (2006), como la respuesta natural del organismo frente al esfuerzo físico y/o mental sostenido en el tiempo. Es un estado de "lasitud" consecuencia de un esfuerzo prolongado, en el cual la persona denota dificultad o falta de motivación para continuar dicho esfuerzo o trabajo. También puede definirse como una perdida de la alerta, la cual eventualmente puede terminar en sueño. La fatiga al conducir se considera como un elemento que contribuye a la accidentalidad vial y existen cifras que mencionan que es

causante de un 24% de los accidentes como lo expone Romero (2004).

Algunas de las características observables de la fatiga en los conductores son las habilidades disminuidas que llevan a reaccionar lenta o erróneamente, así mismo se observa un deterioro de la vigilia y alerta; incluso al mismo conductor se le dificulta reconocer la fatiga. Todo esto lleva a que el sujeto disminuya la capacidad para anticipar o prever un accidente o siniestro.

Existe varias causas de fatiga, entre las cuales se encuentran: el descanso inadecuado, exceso de actividad física o de trabajo mental, pérdida o fragmentación del sueño. Así mismo existen algunos elementos que promueven la fatiga como las drogas, el alcohol, las enfermedades del sueño, condiciones ambientales inadecuadas y el estado de salud deteriorada. La fatiga se puede presentar en personas sanas como los conductores del servicio público, debido a largas y exhaustas horas de trabajo a las que se someten algunas ocasiones.

Con el fin de disminuir la probabilidad de accidentes y promover la seguridad vial Romero (2004), propone que se debe generar una seguridad activa con una serie de medidas y acciones teniendo en cuenta el contexto, pues en algunas ocasiones las personas por su situación económica se ven en la obligación de trabajar durante mas horas con el fin de incrementar sus ingresos para poder cubrir sus necesidades básicas, también se encuentran factores técnicos y culturales relacionados con esta problemática.

Para finalizar Oñate (2006), manifiesta que la conducción en el ámbito laboral es uno de los factores que contribuye en la ocurrencia de lesiones y muertes en el tránsito, no obstante no resulta tan fácil considerarlos como causa de los accidentes. Por eso se toman en cuenta algunas causas de accidentes que están relacionadas con la fatiga, tales como: las condiciones físicas deficientes, la pérdida del control del vehículo y el conducir sin estar atento a las normas de tránsito.

Distractores.

Se produce una distracción en la conducción cuando algún suceso, actividad, objeto o persona, dentro o fuera del vehículo, captan la atención del conductor y la desvían de la tarea de conducir, de acuerdo con Gras (2008). Una avispa en el interior del vehículo, dos niños que se pelean en el asiento trasero, una llamada en el teléfono móvil o un perro muerto en la cuneta, son ejemplos de estímulos que pueden distraer al conductor y, en consecuencia, provocar un accidente.

Según Klauer Dingus (2006), quienes consideran que la distracción siempre tiene un factor desencadenante, las cuales se generan de acuerdo a tres situaciones distintas. La primera, el conductor voluntariamente decide distraerse y deja de focalizar su atención a lo que ocurre en la carretera, como cuando busca un CD y lo coloca en el reproductor o al encender un cigarrillo. La segunda, se podría decir que al conductor se le distrae a través de un teléfono móvil que comienza a timbrar o un pasajero que le habla, y estas demandas generalmente las atiende ya sea por que le molesta el sonido o por cortesía en el segundo caso. La tercera, el conductor abstraído que no está atento en la conducción porque involuntariamente se ha puesto a pensar en algo

que capta su interés, lo cual hace que el conductor no sea consciente del riesgo de manejar en ese momento.

Gras (2008) clasifica los distractores en cuatro:

1. La distracción visual se presenta cuando el conductor pierde la vista de la vía, en la que está manejando mientras realiza una actividad secundaria, que obligan al conductor a desviar la mirada hacia el objeto que busca.

2. La distracción auditiva se da cuando el conductor centra principalmente su atención en voces y sonidos más que en la movilidad del automóvil, algunas de las causas más frecuentes que precipitan que los conductores se distraigan son las conversaciones con pasajeros, hablar por teléfono móvil o escuchar música.

3. La distracción biomecánica o física hace presencia cuando el conductor separa una o las dos manos del volante con el objetivo de manipular un objeto que busca dentro de su automóvil. Como puede ser hacer una llamada, encender un cigarrillo o beber un refresco.

4. La distracción cognitiva está presente en el pensamiento u otras actividades que focalizan la atención del conductor interfiriendo en la conducción o movilidad del automóvil. Como por ejemplo tener una conversación, en la que se intenta convencer a un pasajero o persona sobre algún tema, pensar en las agendas o actividades pendientes por hacer en el día o mantener una conversación telefónica

son circunstancias que distraen cognitivamente a un conductor.

Estos cuatro distractores pueden presentarse todos en un mismo momento, por ejemplo cuando se da una conversación con un pasajero del asiento lateral, convirtiéndose en una distracción auditiva y visual, cuando el conductor gira la cabeza para mirarlo cuando están conversando; y si el diálogo es complejo puede darse una distracción cognitiva, además si los conductores están acostumbrados a gesticular con las manos mientras hablan se daría en ese instante una distracción biomecánica.

Gras (2008) expone que los accidentes de tráfico tienen como causa principal la distracción de los conductores, y en el 2006 un 34,4% de los accidentes estaban relacionados con las distracciones en la que conductor no puede atender las demandas de la situación de tráfico, debido a que parte de su atención está centrada en otra actividad no relacionada con la conducción.

Velocidad.

Una de las principales causas de accidentalidad es el exceso de velocidad, la revista Forensis (2008) ubica a la velocidad como la tercera causa de accidentes fatales. Así mismo, Maregil (2005) propone que estudios realizados en España con colaboración del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), uno de los factores más importantes sobre las consecuencias de accidentalidad es la velocidad al volante. Este informe se ha realizado a partir de los datos de la Dirección General de Tráfico, analizando todos los accidentes producidos en España durante cinco años (entre 1999 y 2003), estudiando en profundidad

aquellos en los que ha intervenido la velocidad los cuales son más de 100.000 accidentes.

De acuerdo con lo planteado por Maregil (2005), el 37% de los accidentes de tráfico son causados por la velocidad de la marcha del vehículo, que no se adapta a las condiciones existentes de la vía. En algunas ocasiones los accidentes se producen porque sobrepasan los límites de velocidad establecidos, o bien porque la velocidad no se adapta a las condiciones de la vía, como condiciones meteorológicas adversas y la lluvia, en las cuales se deben disminuir la velocidad, teniendo en cuenta que la humedad hace más resbaladiza la superficie.

El problema de la accidentalidad no consiste en límites de velocidad, sino más bien en cómo adaptarla al riesgo real de cada situación como lo propone Aparicio (2001). Un fallo de estimación a una velocidad considerable puede ser fatal y muchos conductores tienen una percepción de seguridad demasiado alta.

La velocidad incrementa el riesgo, al acortar el tiempo del conductor para tomar decisiones, pues cada vez el conductor tiene que maniobrar de forma más rápida durante su recorrido; algunas veces esquivar otros automóviles que van más despacio, llevando al conductor a invadir en algunas partes el carril contrario, convirtiéndose esto en una conducta de riesgo, si su marcha coincide con otro vehículo que transita a una velocidad considerable en el carril contrario podría existir una colisión.

Así mismo Sánchez (2001) afirma que a medida que aumenta la velocidad, el campo de visión del conductor se va reduciendo, hasta quedar en un escaso ángulo de 30° cuando se circula a una velocidad entre 130 y 150 km/h.: es lo que se conoce como 'efecto

túnel'. De esta manera, si a 35 km/h., el campo visual -104° - permite detectar sin dificultad objetos que están fuera de los márgenes de la carretera, a 100 km/h., dicho campo de visión se ha reducido a 42° , limitando la percepción a elementos muy cercanos a la calzada. Aumentando esa velocidad entre 30 y 50 km/h, el 'efecto túnel' impedirá al conductor advertir una situación de riesgo que suceda en el exterior de la carretera.

Prelación en la Vía.

Teniendo en cuenta que de acuerdo con el diccionario de la Real Academia Española la prelación es "antelación o preferencia con que algo debe ser atendido respecto de otra cosa con la cual se compara". La prelación en la vía sería el derecho que tiene el conductor de un vehículo a continuar en la trayectoria que lleva, cuando se presentan situaciones en las que los autos y conductores pueden obstruirles el paso. En estos casos el vehículo que tiene la prioridad puede continuar la marcha y los demás deben detenerse.

De acuerdo con el último informe del Fondo de Prevención Vial, se estableció que en Santiago de Cali (Colombia), durante el primer semestre del 2009 una de las principales causas de accidentalidad radica en no respetar la prelación en la vía, siendo este factor el causante del 10% de los accidentes. Así mismo, Moore (2008) señala que muchas de las colisiones en las carreteras ocurrieron "por invasión de carril" como también afirmó, "algunos (conductores) no quieren respetar esa doble línea amarilla y están adelantando en curva con el peligro que ya se han encontrado accidentes de frente" dejando en evidencia la falta de respeto por la prelación en la vía.

El Código de Tránsito Colombiano ha establecido una serie de reglas, con el propósito de definir quien debe transitar en un momento determinado, es decir quien lleva o no la prelación en la vía y así contribuir a mejorar la seguridad vial. Algunas veces estas normas no se respetan y su incumplimiento puede traer consecuencias fatales como los accidentes viales, lo cual es evidenciado según el informe presentado por el Fondo de Seguridad Vial, en donde se expuso que entre las principales causas de la accidentalidad en Colombia en lo transcurrido del 2007 se encontraba la falta de respeto por la prelación en la vía representando un 8% de los accidentes ocurridos.

De igual modo, pensando en la seguridad vial se crearon las señales de tránsito con el propósito de brindar al conductor información útil y necesaria para transitar adecuadamente, entre otras cosas indican quién debe ceder la vía, cuándo detenerse, quién debe continuar y parar, en dónde se debe hacer o no un cruce. A modo general las señales de tránsito indican a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso esperando que el usuario las cumpla para su seguridad, su incumplimiento es una conducta de riesgo que puede generar consecuencias fatales.

La prioridad de paso en las vías se establece a través de señales de tránsito, semáforos y el agente de tránsito, en las vías con mayor movilidad, la prelación es puesta por el semáforo cuando en algunos lugares el semáforo toma más tiempo para cambiar a verde y dura poco para pasar a rojo, ya que existen un mayor número de vehículos en una vía que por otra, y por esto llevan la prelación los que transitan por la vía más congestionada. O cuando en una vía en construcción el agente indica a los vehículos detener la marcha para dar paso a los

vehículos en el sentido opuesto. Aún con todos estos mecanismos como las señales de tránsito, semáforos y personas interesadas en la seguridad vial como los agentes de tránsito; las personas por diferentes factores como el estrés, la falta de tiempo, la falta de cultura ciudadana y intolerancia con el otro, ha hecho que en muchas ocasiones se transgreda la norma y olviden la prelación que lleva el otro en la vía.

Para gran parte de los conductores acatar la norma depende de la presencia de los mecanismos de control, como la policía de tránsito. Pérez (2002), pues no se ha creado conciencia de su importancia en la seguridad vial, sino que actúa como una forma de castigo para los conductores. Así mismo, Piaget (1932); y Kohlberg, (1976) sugieren que es necesario «cambiar el razonamiento moral» en donde cada persona tenga la percepción que la norma está hecha para garantizar la seguridad del conductor, de los pasajeros, y peatones, más que la percepción de la norma como un castigo impuesto por un agente de tránsito.

Estado de arte conductas de riesgo

Debido a las altas tasas de morbilidad a causa de los accidentes de tránsito en diversas partes del mundo ha surgido la preocupación por investigar sobre cuáles pueden ser las conductas de riesgo y los factores involucrados en las colisiones.

Una de las investigaciones realizadas trata sobre los factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes, en relación con las colisiones de tráfico en España, en la cual encontraron según López y Osca (2007), son múltiples las

conductas de riesgo que asumen los conductores, un grupo de jóvenes entre 16 a 29 años asumen conductas de riesgo en un alto nivel como conducir a máxima velocidad, conducir con efectos de sustancias psicoactivas o de alcohol, adelantar en curva, no llevar el cinturón de seguridad, conducir con pasajeros cuando el conductor está embriagado o bajo efectos de sustancias psicoactivas, conducir bajo condiciones climáticas no adecuadas y cruzar un semáforo en rojo, entre otros.

La relación del consumo del alcohol y drogas de los jóvenes españoles con la siniestralidad vial durante la vida recreativa nocturna en tres comunidades autónomas en el 2007. Según Adrover, Blay, Calafat, Jerez (2008) quienes encontraron que son los hombres quienes asumen mayor número de conductas de riesgo en la conducción, mientras que las mujeres se preocupan más por cumplir las normas del tránsito, manifestándose más dispuesta hacia una actitud más positivas hacia la seguridad vial. Por otra parte, se encontró que durante la vida recreativa nocturna, los jóvenes consumen alcohol y drogas lo cual se convierte en un factor de riesgo que puede desencadenar accidentes fatales.

El estudio sobre la adolescencia y conductas de riesgo en el tránsito: la influencia del contexto familiar: Según Dotta, Wagner (2003) se evidenció que la inmadurez y la inexperiencia está relacionado con asumir conductas con mayor aceptación del riesgo como conducir a alta velocidad o mantener poca distancia entre los vehículos. Así mismo, se encontró que a nivel familiar se brinde una educación apropiada a los hijos con respecto a asumir conductas de riesgo, es decir que es totalmente necesario que los socializadores primarios sean modelos de aprendizaje positivos, que posibiliten que incurran lo menos posible en

estos tipos de conductas temerarias, de lo contrario sus hijos estarán más proclives a asumir conductas de riesgo.

La desobediencia masiva al código de circulación. Normas heterónomas frente a normas inter-individuales. Teniendo en cuenta lo planteado por Pérez (2002) algunos conductores asumen conductas de riesgo en las vías del mundo entero que vulneran y ponen en peligro el bienestar de las personas.

La psicología social ha considerado que es el resultado de una construcción o elaboración de forma conciente por parte de un grupo, que a través de la interacción entre las personas que por razones funcionales da lugar a un patrón de conducta compartida. Una característica de la norma es que el carácter de control aumenta cuando la sociedad lo asocia con un criterio, ya sea de bondad o maldad que adquiere una fuerza coercitiva que se hace mayor cuando la comunidad exige una regulación del comportamiento por medio de las leyes, y algunas personas pueden adaptarse con mayor o menor facilidad, según Fernández (1993).

Para regular las conductas inapropiadas en la conducción se crearon las normas de tránsito, por esta razón el incumplimiento de la norma implican un castigo en algunos casos son monetarios y si hay un fallecido las infracciones son más severas, como la privación de la libertad.

Algunos conductores sienten que la norma no les permite transitar tranquilamente por las calles, porque creen que deben estar pendientes en qué lugar se ubica o se encuentra un policía de tránsito, esto sucede cuando la norma es asumida por los conductores de forma funcionalista que consiste en que sólo se actúa de manera apropiada donde están las personas que vigilan

con el fin de no obtener una multa, pero en el instante que ya no se sienten observados por estos asumen nuevamente conductas de riesgo.

Pérez (2002), propone que el sistema de regulación y de respeto a las normas de tránsito se caracteriza por la heteronomía, para el conductor el acatamiento de una norma depende de que si está presente o no el control del policía de tránsito esto hace que se distorsione el respeto a la norma y al sistema de sanciones. Creando una inconformidad en los conductores respecto a las normas por sus elevados costos y lo injustas en algunos aspectos, ya que es la misma sanción en algunos casos para situaciones que son menos peligrosas con otras que pueden ser más peligrosas.

Si la norma tenía un sentido de mejorar regular, controlar y crear conciencia de los riesgos, esto no ha tenido ningún efecto esperado ya que a llevado es a una inconformidad de la norma, algunos conductores en su rebeldía deciden no asumir estas normas y al mismo tiempo adquirir y aumentar sus conductas de riesgo como una forma de rebeldía, porque piensan que las normas fueron creadas para vulnerar sus derechos como conductor. Ellos sienten la norma como algo muy personal, es decir no sienten que cuida la vida de los demás que intentan disminuir una problemática que cobra cientos de vidas, por ello ver la norma como algo personal y no colectivo donde importa el bienestar de los demás y de tratar de preservar las vidas de otros aparte de la propia.

Manifiesta Perez (2002), que se debería crear un castigo que fuera infringido desde la parte colectiva, es decir que tuviera un escarnio público donde el infractor sea sancionado y juzgado

por los demás conductores y peatones, esto crearía mejores resultados ya que las personas le tienen temor a que los demás lo juzguen y sancionen, se propone una nueva forma de castigo que es colectivo y que se podría obtener si hay un cambio de pensamiento respecto a las normas de tránsito, por decirlo de otra forma todas las personas peatones o conductores realizarían una función como veedores que harán respetar las normas.

Para lograr eso se pasaría de un enfoque funcionalista donde sólo un individuo es el culpable, a uno interaccionista donde la infracción tiene una naturaleza social y se enfoca de un modo diferente de la aceptación de la norma por parte del individuo, en este caso se acepta y se respeta la norma a nivel grupal, es decir todos tienen la misma responsabilidad cuando alguien transgreda una norma en la que también está en juego su propio bienestar y el de los demás.

Perez (2002), indica que habría que cambiar la naturaleza social de la norma anclándola en un sistema inter-conductores, propio de un sistema moral autónomo. Este cambio tendría dos propiedades sustanciales. En primer lugar parecen necesarios otros mecanismos, distintos de los emprendidos por el control policial, para que el individuo internalice el respeto del código de la circulación como imperativo moral.

Expone Mockus(1997), que desde la cultura ciudadana constituye tres sistemas de regulación del comportamiento del hombre, los cuales son: la ley, la cultura y la moral, los cuales se constituyen por medio de las normas o reglas que establecen los comportamientos que son apropiados o permitidos y los que no. Son los individuos los que eligen si acatarlos o violarlos, esto se fundamenta a través de la autonomía moral, la

cual se caracteriza porque cada individuo ha constituido un sistema de reglas propio que se ha construido y adquirido por medio de las experiencias y la interacción socio-familiar.

Es la autonomía moral la que está relacionada con la autorregulación, ya que ésta se fundamenta desde la parte moral, lo que la persona considera apropiado o no; pero desde su sistema de regulación interno particular si esto se incorporara en el respeto a las normas, las personas no la relacionarían a un ente externo como lo serían un policía de tránsito o vial. Esto se podría lograr si se crearan espacios de comunicación donde cada quien exponga su punto de vista, sin sentir que es una negociación en la que debe primar su punto de vista, si cada miembro de la sociedad adhieran la ley por razones de propio interés como lo expresa Mockus(1997).

Así mismo, tendría mejores resultados si se creara un sistema de reglas que se fundamente en la interacción entre conductores, lograr que ellos alcanzaran un mejor respeto mutuo, con esta norma se modificaría la percepción que cae sobre ésta, la cual está hecha para garantizar la seguridad del propio conductor, sino para preservar y garantizar la seguridad del otro.

De llegar a lograrse lo anterior, la norma sería dirigida entre la interacción de conductores, se podría pensar que los conductores se mostrarían más severos ante las infracciones de otros conductores, ya que velarían por el respeto de su propia seguridad por parte del que transgrede la norma y pone en peligro sus vidas, según Pérez(2002).

Además del respeto por las normas existentes otros aspectos relevantes a considerar para mejorar la seguridad vial serian conocer los diferentes rasgos de personalidad del conductor como la búsqueda de sensaciones.

1.5. Búsqueda de Sensaciones.

La búsqueda de sensaciones es un rasgo de personalidad, definido por Zuckerman (p.49) (2007) como; "La búsqueda de variedad de sensaciones nuevas y experiencias intensas, variadas y complejas, que conllevan a tomar riesgos físicos, sociales, legales y financieros por el disfrute de tales experiencias". Es decir, los altos buscadores de sensaciones recurren a experiencias excitantes lo que conlleva a una búsqueda activa de novedades y experiencias intensas para mantener un óptimo nivel de activación, de acuerdo con Ledesma, Poo y Peltzer (2007)

Así mismo, Zuckerman (2007) plantea que no es el riesgo lo que hace gratificante las diferentes actividades realizadas por los altos buscadores de sensación, pues algunas actividades como: escuchar música, reunirse con personas, observar una película violenta o erótica, o ver televisión no involucra riesgo. Sin embargo los altos buscadores de sensación asumen riesgos de actividades como conducir muy rápido, participar en deportes extremos, consumir drogas, y tener variedad de amigos sexuales no protegidos por el disfrute de nuevas experiencias.

Una de las posibles razones que conllevaría a un sujeto a asumir conductas de riesgo, más que otro sujeto seria de acuerdo con Horvath y Zuckerman (1996) que los altos buscadores de sensación valoran más la recompensa que el riesgo que se asume,

que los bajos buscadores de sensación, es decir la sensación que experimentan durante la realización de una actividad, es más valorada por los altos buscadores de sensación que el riesgo que implica esta actividad. Por su parte los bajos buscadores de sensaciones evalúan más el riesgo que se asume en el momento de realizar determinada actividad que el placer que esta actividad les puede generar.

Por su parte Weinstein(1980), propone que los altos buscadores de sensación tienen un "sesgo optimista" que se ven en menor riesgo y con menos posibilidades de resultados negativos de su conducta arriesgada, por esto los altos buscadores de sensación tienen la percepción de controlar la situación, por difícil que parezca. Sienten que siempre pueden manejar los riesgos, que asumen con una visión de optimismo no realista, en donde perciben que a ellos nunca les sucederá nada en su arriesgada actuación.

Otra de las razones que posiblemente explicaría el comportamiento arriesgado de los altos buscadores de sensación sería una característica con base biológica por lo que Zuckerman (2007), plantea que de acuerdo con diferentes estudios realizados existen varias medidas bioquímicas y psicofisiológicas tales como los niveles de monoaminooxidasas (MAO), el promedio de potenciales evocados y el nivel de testosterona, los cuales se han demostrado que existe una relación con el rasgo de búsqueda de sensaciones.

Fulker, Eysenk y Zuckerman, citado por Chico (2007), analizaron las contribuciones genéticas y ambientales del rasgo de búsqueda de sensaciones en una muestra de gemelos y los resultados indicaron que más de la mitad de la varianza (58%) de

la búsqueda de sensaciones se podría atribuir a la herencia. Por tanto concluyeron los investigadores, que la otra mitad se deba a factores de socialización quienes plantearon diferentes hipótesis, una de ellas es que los buscadores de sensaciones se sienten atraídos por los grupos que comparten sus propios valores y su filosofía hedonista, otra interpretación sería basada en la teoría de aprendizaje social de Bandura (1987), quien establece que la mayor parte de la conducta humana se aprende mediante la observación e imitación a otros, es decir los investigadores plantean que en la búsqueda de sensaciones algunos sujetos toman como modelo de su comportamiento algunas conductas de riesgo observadas.

En cuanto a los estilos de vida Ledesma, Poo y Peltzer (2007) descubrieron que en diferentes investigaciones realizadas, los altos buscadores de sensación se sienten orientados a profesiones no rutinarias, tienden a incurrir a menudo en conductas de riesgo como consumo de sustancias psicoactivas, prefieren los deportes considerados extremos, así como diferencias en hábitos alimenticios, actividades de recreación y preferencias musicales.

Así mismo Goma y Puyane (1991) en su investigación sobre la relación de algunas variables de personalidad y la participación en deportes de elevado riesgo fisco encontró que los deportistas que participaban en deportes de alto riesgo tenían puntuaciones altas en la escala de búsqueda de sensaciones. Así como en más extrovertidos y presentaban puntuaciones elevadas en la prueba de psicoticismo, estos resultados son similares a los obtenidos por grupos de personas con ocupaciones de alto riesgo como los bomberos, quienes también obtuvieron altas puntuaciones en la escala Búsqueda de sensaciones.

Por otra parte, en estudios realizados por Martínez y Sáenz (2003), en una muestra de 243 sujetos de educación básica en la ciudad de Toledo España, pertenecientes a cuatro colegios privados, se encontró que existe una fuerte relación entre la búsqueda de sensaciones y el consumo de drogas. Los adolescentes a quienes se realizó el estudio obtuvieron puntuaciones altas en la escala búsqueda de sensaciones, han consumido y tienen una actitud favorable frente al consumo de sustancias psicoactivas. Como también es menos probable que un sujeto con altas puntuaciones rechace la oferta de sustancias psicoactivas, tienen pocos conocimientos sobre éstas, han visto a su mejor amigo o amiga consumir sustancias psicoactivas, perciben menos el rechazo de sus padres y amigos sobre el consumo, pues es muy probable que ellos lo hayan hecho en los últimos 30 días.

Así como es mas probable que hayan recibido ofertas de algún tipo de sustancias psicoactivas de su mejor amigo o amiga, que hayan consumido sustancias psicoactivas frente a sus padres y consideren fácil conseguirlas, que tengan intenciones de consumir a futuro y tengan menos expectativas negativas y mas positivas respecto al consumos de sustancias psicoactivas, además los familiares de estos jóvenes presentan una actitud favorable frente al consumo de estas sustancias.

Por otra parte, se ha encontrado de acuerdo con investigaciones que el rasgo de búsqueda de sensaciones disminuye a medida que la edad del sujeto aumenta, según Chico (2007), quien realizó un estudio sobre las diferencias del rasgo búsqueda de sensaciones en cuanto a sexo y edad, en donde se encontró que existen diferencias significativas de sexo presentando los

hombres una mayor puntuación en las pruebas de búsqueda de sensaciones en comparación con las mujeres.

Las diferencias sexuales en el rasgo de búsqueda de sensaciones se deben de acuerdo con Chico (2007) a factores de socialización, aunque se había planteado la hipótesis sobre la existencia de factores biológicos, pues la testosterona estaba relacionada positivamente con este rasgo, Zuckerman, citado por Chico (2007) señala que es equivoco atribuirle únicamente al factor biológico el rasgo de búsqueda de sensaciones. Incluso se encontró que los hombres con mayor puntaje en la escala tienen también mayores niveles de andrógenos y estrógenos. Dejando la posibilidad que las diferencias entre género ocurren debidos a factores de socialización, que están relacionados con las diferencias culturales y el rol que la mujer tiene en cada cultura. Para ello, se tomaron los datos tomados en muestras con mujeres de diferentes nacionalidades como las españolas, inglesas y australianas y se encontró que los puntajes de las mujeres australianas eran muy diferentes a los de las mujeres españolas e inglesas y muy similares a los puntajes obtenidos por los hombres ingleses y españoles que participaron en el estudio Chico (2007).

En cuanto al rasgo de edad, en la investigación realizada por Chico (2007) se encontró existe un declive a lo largo de la edad aunque existe un aumento en el grupo de edad de 20-29 años en comparación con el grupo de 17 a 19 años, y cae de forma notoria en la siguiente franja de edad (30-40 años). En las mujeres el grupo de edad de 20-29 años, se observa un aumento significativo de este rasgo en comparación con el grupo de hombres ubicados en un rango de edad entre 30 y 40 años, lo que es atribuido a los cambios que la mujer ha tenido dentro de la

sociedad, los movimientos feministas y el ingreso de la mujer a la vida laboral.

En la investigación realizada por Ledesma, Poo y Peltzer (2007) se encontró que existe una relación positiva entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo en la conducción, así mismo se establece que los hombres tienden a obtener niveles superiores en la escala y también que los puntajes pueden ser inferiores en la medida en que aumenta la edad.

Así mismo, la investigación encontró diferencias significativas en la fuerza de la relación entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo en la conducción para los diferentes grupos de edad, pues la correlación entre ambas variables es más fuerte sólo para los sujetos más jóvenes, lo cual es explicado por Ledesma, Poo y Peltzer (2007) debido a que el rasgo búsqueda de sensaciones como la literatura lo propone, disminuye de forma considerable con la edad.

Por otra parte la experiencia del sujeto en la conducción sería una variable que los investigadores consideran importante, pues a mayor edad, mayor experiencia en la conducción, lo cual le serviría al sujeto para disminuir las conductas de riesgo, pues tendría más destreza en la conducción.

Otro factor que contribuiría a explicar por qué el nivel de sensaciones disminuye a medida que la edad aumenta sería, de acuerdo con Ledesma, Poo y Peltzer (2007), que los más jóvenes se encontrarían en una etapa en la cual la conducción resulta aún una tarea novedosa en varios sentidos y supone una fuente mayor de estimulación, en cambio con la edad la novedad y el desafío de la tarea se pierden progresivamente en la medida en que se

gana experiencia en la conducción y la actividad se automatiza. Por tanto, los buscadores de sensaciones de mayor edad buscan otras fuentes alternativas de estimulación.

Otro factor que Ledesma, Poo y Peltzer (2007) proponen en su investigación citando a (Ball y Zuckerman, y Martin) son las diferencias psicológicas entre altos y bajos buscadores de sensación, pues a nivel cognitivo los altos buscadores de sensación tienden a tener mejores capacidades de atención focalizada o selectiva y responden de una manera más rápida y precisa en tareas que requieren atención con estímulos complejos. Así mismo, Ledesma, Poo y Peltzer (2007) proponen que a nivel emocional los buscadores de sensaciones parecen ajustarse mejor y mostrar menos ansiedad en situaciones de estrés, posiblemente porque son capaces de afrontar estas situaciones como un desafío.

Además de los factores considerados anteriormente relacionados con la búsqueda de sensaciones se revisaron también las diferentes conductas de riesgo asumidas por conductores del servicio público con el propósito de conocer las causas de tales comportamientos y aportar a la prevención de la seguridad vial.

II. METODO.

2.1 Diseño

Enfoque cuantitativo correlacional

2.2 Participantes

Se escogieron al azar 113 conductores de servicio público de la empresa radio taxis libres, de Bucaramanga y su área metropolitana, entre 20 y 60 años de edad, de género masculino, escolaridad primaria a estudios superiores, estrato 1 a 4, con un tiempo de trabajo en la empresa mayor a 2 años.

2.3 Instrumentos

Escala Búsqueda de Sensaciones SSS VI (anexo 1) y Escala Detención de Conductas de Riesgo DCR (anexo 2).

La escala SSS VI consta de 40 ítems, que miden Búsqueda de Aventura, Búsqueda de Experiencias, Desinhibición y Susceptibilidad al aburrimiento creada por Marvin Zuckerman en 1990, traducida al castellano y validada por Anton Aluja. La escala DCR consta de 20 ítems que mide comportamientos de riesgo que asumen conductores del servicio público. La prueba se divide en cuatro sub-escalas formadas cada una por cinco ítems, Fatiga, Distractores, Velocidad y Prelación en la Vía, fue creada por las autoras del proyecto.

Descripción de las cuatro sub-escalas DCR.

Velocidad: Esta sub-escala fue diseñada teniendo en cuenta las estadísticas presentadas por el fondo de seguridad vial (2008), las

cuales señalan que una de las principales causas de accidentalidad es el exceso de velocidad, es por esto, que se busca medir si la velocidad representa una conducta de riesgo de mayor incidencia en conductores de servicio público.

Prelación en la vía: La prelación en la vía es el derecho que tiene el conductor de un vehículo a continuar la trayectoria que lleva, cuando se presentan situaciones en las que otro vehículo puede obstruir el paso; en estos casos el vehículo que tiene la prioridad debe continuar la marcha y los demás deben detenerse. Es importante aclarar que el Código de Transito ha diseñado normas para establecer quien tiene la prelación en la vía, las cuales son indicadas al conductor por medio de las señales de transito. Esta escala busca medir si los conductores acatan y respetan la prelación que lleva el otro vehículo en determinado momento, de acuerdo con las normas de transito.

Fatiga: La fatiga es la respuesta natural del organismo frente al esfuerzo físico como mental sostenido en el tiempo, Según Oñate (2006), también puede definirse como la pérdida del estado de alerta, la cual eventualmente puede terminar en sueño. Teniendo en cuenta que algunos conductores de servicio publico deben manejar durante prolongados periodos de tiempo, se diseño esta escalas con el fin de conocer si la fatiga hace parte de las conductas de riesgo asumidas por conductores de servicio publico de Bucaramanga y su área metropolitana.

Distractores: Se produce una distracción en la conducción, de acuerdo con Gras (2008), cuando algún suceso, actividad, objeto o persona dentro o fuera del vehículo captan la atención del conductor y la desvían de la tarea de conducir. Se pretende conocer si los diferentes Distractores, como la falta de visibilidad (lluvia o neblina), realización de tareas secundarias (hablar por celular, buscar un objeto dentro del vehículo, discutir con el acompañante, entre otras.), o diferentes estímulos visuales (vallas, publicidad) tienen que ver con las conductas de riesgo asumidas por conductores de servicio publico.

2.4 Procedimiento.

Etapa 1

Construcción y validación de la escala DCR tipo likert *que se realizó en cinco fases.*

Fase 1; Se hizo un rastreo teórico teniendo en cuenta el estado de arte de la psicología del tránsito a nivel mundial, como también el Nuevo Código Nacional de Tránsito con el propósito de definir las conductas de riesgo.

Fase 2; construcción de ítems y elaboración de escala tipo likert para detención de comportamientos de riesgo en conductores del servicio público de Bucaramanga. Se elaboraron 40 ítems teniendo en cuenta las estadísticas de accidentalidad y las normas vigentes del nuevo código de tránsito.

Fase 3: validación por juicio de expertos con el objetivo de seleccionar los ítems para la versión final de la escala (Anexo 3). Se creó un formato de evaluación para evaluar la pertinencia de los 40 ítems, con la finalidad de identificar si eran claros, y si el reactivo medía lo que se deseaba medir, en este formato se pidió a los jueces seleccionar los ítems que consideraran adecuados para la prueba.

Fase 4; aplicación de la prueba piloto a 20 conductores del servicio público (Ver anexo 4). Se eligieron 20 conductores con características similares a la muestra, a quienes se les aplicó la prueba de conductas de riesgo, que constaba de 28 ítems cuyo objetivo era ver si la prueba era entendida por los sujetos evaluados.

Fase 5; Análisis de la información e interpretación de los resultados de la prueba piloto, y construcción de la versión final de la escala (Anexo 5). Se realizó un análisis de la información obtenida, con la ayuda del Programa Estadístico SPSS 17.0 se hizo la estadística descriptiva así como el análisis de confiabilidad de la prueba, para la validez además del juicio de expertos mencionado anteriormente, al índice de discriminación de los reactivos, de este análisis estadístico surge la versión final de la escala de conductas de riesgo la cual consta de 20 ítems.

Etapas 2.

Aplicación de las pruebas. Se aplicó la escala de Búsqueda de Sensación SSS VI y la escala de Detención de Comportamientos de Riesgo DCR en 113 conductores del servicio público quienes fueron elegidos al azar residentes en Bucaramanga y su área metropolitana. Las pruebas fueron suministradas en los puntos en donde los conductores se ubicaban a esperar un usuario para prestarle un servicio, en un tiempo promedio de 20 minutos y fue suministrada de forma individual. Previo a la aplicación de las pruebas los participantes firmaron una carta de consentimiento informado, la cual tenía como objetivo suministrar información al participante sobre el proyecto de investigación (Anexo 6).

Etapas 3.

Análisis de la información: Se procedió por medio del programa SPSS 17.0 a tabular la información. En un primer momento se convirtieron los puntajes brutos a percentiles, posteriormente se estableció una clasificación por niveles, un sujeto que obtenga una puntuación en un percentil inferior a 30 estaría en un nivel bajo, un percentil entre 30 y 69 correspondía a un nivel

medio y un percentil superior a 70 sería un nivel alto, lo cual era válido para la escala SSS VI o la escala DCR. En un segundo momento se hizo la correlación de las dos pruebas aplicadas; Conductas de Riesgo y de Búsqueda de Sensaciones, teniendo en cuenta el coeficiente de Pearson, posteriormente se realizó la interpretación y análisis de la información, en donde se contrastó la teoría existente sobre estudios similares realizados en otros países con los resultados obtenidos.

Etapas 4

Socialización del proyecto. Se realizó un informe final del proyecto que se presentó en la empresa de taxis libres y en la Universidad Pontificia Bolivariana.

III. RESULTADOS.

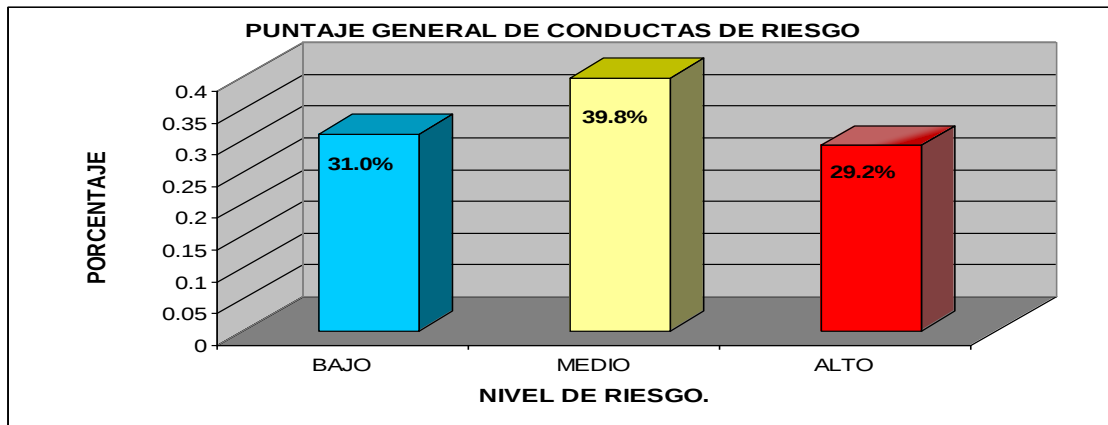
Para el análisis de los resultados se tomaron los puntajes brutos obtenidos en la aplicación de las escalas: Detención de Conductas de Riesgo DCR y Búsqueda de Sensaciones SSS VI, los cuales se transformaron a datos percentiles, así mismo se realizó una clasificación por niveles teniendo en cuenta los puntajes obtenidos por el sujeto.

Los participantes que obtuvieron puntajes ubicados en percentiles inferiores a 30 están clasificados en un nivel bajo, sujetos con puntajes ubicados en percentiles entre 30 y 69 están clasificados en un nivel medio y los sujetos con puntuaciones ubicadas en percentiles superiores a 70 estarían clasificados en un nivel alto.

Resultados generales de la escala detección de conductas de riesgo en conductores de servicio público de Bucaramanga.

La media que se obtuvo por los conductores de servicio público que respondieron la prueba de conductas de riesgo fue de 52.47, es decir que los conductores estarían asumiendo un nivel medio o moderado de conductas de riesgo. La desviación estándar que se obtuvo de los datos obtenidos con la aplicación de la prueba fue de 14.76.

Conductas de riesgo



Grafica 03: Porcentajes de los datos obtenidos de la aplicación de la Escala DCR en conductores de servicio público en Bucaramanga. De acuerdo con la clasificación por niveles de riesgo.

De acuerdo con los resultados obtenidos de la escala de conductas de riesgo aplicada a 113 conductores de servicio público se pudo establecer que no existen diferencias significativas en los resultados que apunten hacia un nivel de riesgo determinado, los resultados están parcialmente distribuidos en las tres columnas siendo en mas alto el nivel de riesgo medio representado en un 39.8%.

Análisis de los resultados por sub-escalas de la prueba de detección de conductas de riesgo en conductores de servicio público de Bucaramanga.

Tabla 01. Porcentajes de la sub - escalas DCR de acuerdo a la clasificación por niveles de riesgo.

SUB-ESCALA	CLASIFICACIÓN POR NIVELES DE RIESGO.		
	NIVEL BAJO	NIVEL MEDIO	NIVEL ALTO
FATIGA	34%	37%	29%
DISTRACTORES	34%	37%	29%
PRELACIÓN EN LA VÍA	30%	40%	30%
VELOCIDAD	37%	35%	28%

En la anterior tabla se presentan los resultados obtenidos en las diferentes subescalas (fatiga, Distractores, prelación en la vía y velocidad) de la escala para detección de comportamientos de riesgo aplicada a 113 conductores de servicio público de Bucaramanga, en donde se encontró que las escalas Fatiga y Distractores presentan los mismos resultados, el 37% de los sujetos presenta un nivel de riesgo medio, siendo esta la clasificación mas frecuente obtenida por los evaluados mientras que el 29.2% obtuvo una clasificación alta de acuerdo al nivel de riesgo. Podemos decir que en estas dos subescalas, los datos se encuentran distribuidos en los tres niveles de riesgo.

En la sub-escalas de prelación en la vía, el 40% de los participantes obtuvieron una calificación media representando la respuesta mas frecuente emitida por los sujetos, mientras que en los niveles de riesgo bajo y alto obtuvieron los mismos porcentajes.

En la sub-escalas de velocidad los resultados indican que el 37.2% de los conductores poseen un nivel de riesgo bajo siendo esta la respuesta con un mayor numero de sujetos dentro de esta clasificación, así mismo se observa que en el nivel de riesgo alto se encuentra la menor parte de la población.

Datos demográficos expresados en percentiles de la escala detección de conductas de riesgo en conductores de servicio público.

Edad.

Tabla 02. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de riesgo, teniendo en cuenta la edad de la escala DCR.

VARIABLE DEMOGRAFICA. EDAD	CLASIFICACIÓN POR NIVELES DE RIESGO.		
	NIVEL BAJO	NIVEL MEDIO	NIVEL ALTO
De 20-29 años edad.	23%	28%	49%
De 30-39 años edad.	25%	40%	35%
De 40-49 años edad.	33%	45%	22%
De 50-60 años edad.	46%	50%	4%

Se observa que las conductas de riesgo disminuyen con la edad, pues los sujetos evaluados en un rango de edad entre 20 y 29 años obtuvieron el 49% de su puntuación en un rango alto mientras que los sujetos evaluados en un rango de edad entre 30 y 39 años una clasificación del 35% de su población en un nivel alto disminuyendo notoriamente en el siguiente rango con un 22% de los sujetos evaluados en un nivel de riesgo alto, los sujetos mayores de 49 años presentaron tan solo el 4% de su población con un nivel de riesgo alto. El nivel de riesgo medio no presenta

continuidad en los resultados de acuerdo a la edad, mientras que el nivel de riesgo bajo si presenta resultados lineales, es decir que el rango de edad ubicado entre 20 y 29 años obtuvo calificaciones mas bajas (23%) en el nivel bajo en comparación con el rango de edad anterior (25%), en el rango de edad entre 40 y 49 años el 33% y por último el rango de edad con sujetos mayores de 49 años puntúo el 46% del nivel de riesgo bajo.

Nivel de Escolaridad.

TABLA 03. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de riesgo, teniendo en cuenta el nivel de escolaridad, de la escala DCR.

VARIABLE DEMOGRAFICA. Nivel de escolaridad.	CLASIFICACIÓN POR NIVELES DE RIESGO.		
	NIVEL BAJO	NIVEL MEDIO	NIVEL ALTO
De 5° a 8° grado	32%	41%	27%
De 9° a 11° grado	32%	41%	27%
Superior	22%	22%	56%

Los resultados de la escala DCR aplicada a 113 conductores, de acuerdo con el grado de escolaridad indican que los rangos de participantes ubicados de 5° a 8° grado y de 9° a 11° grado obtuvieron resultados iguales, ubicando gran parte de su población en un nivel de riesgo medio representado en un 41%. Mientras que los participantes con un nivel de escolaridad que realizaron estudios superiores como carreras tecnológicas, técnicas o profesionales obtuvieron de acuerdo con la clasificación por niveles de riesgo puntuaciones altas en un 55.6%, no existen diferencias significativas en los puntajes, como tampoco una relación lineal que aumente o disminuya con el grado de escolaridad.

Tiempo de conducción.

TABLA 04. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de riesgo, teniendo en cuenta el tiempo de conducción, de la escala DCR.

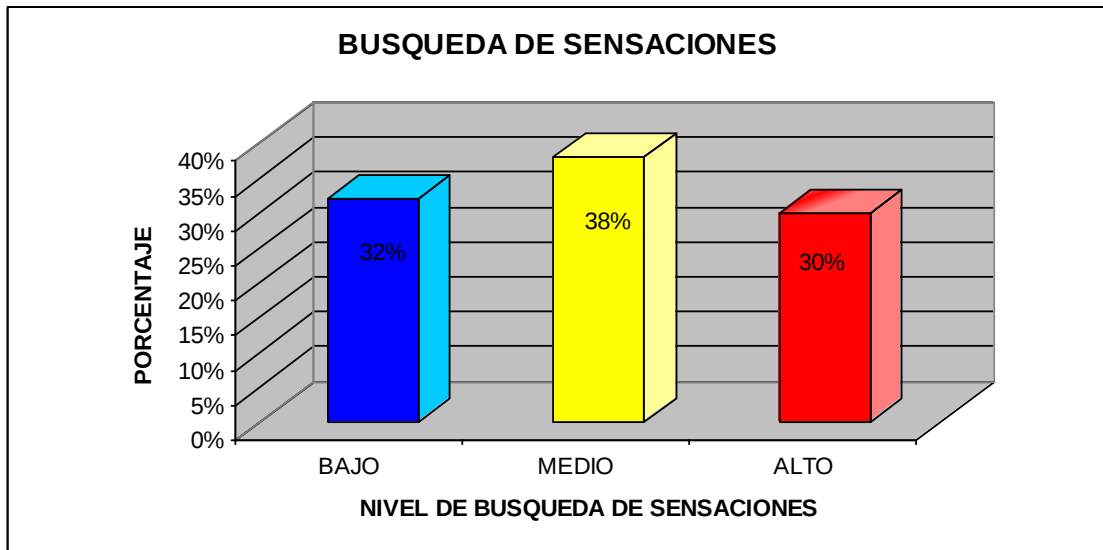
VARIABLE DEMOGRAFICA. Tiempo de conducción.	CLASIFICACIÓN POR NIVELES DE RIESGO.		
	NIVEL BAJO	NIVEL MEDIO	NIVEL ALTO
Entre 2 y 10 años.	22%	27%	51%
Entre 11 y 20 años	38%	51%	11%
Entre 21 y 30 años	31%	61%	8%
Entre 31 y 40 años.	63%	37%	0%

La tabla anterior muestra los resultados obtenidos de la aplicación de la prueba de detección de conductas de riesgo, los participantes que llevaban entre 2 y 10 años conduciendo, presentaron puntuaciones altas en un 51% mientras los sujetos ubicados en un rango entre 11 y 20 años de experiencia obtuvieron puntuaciones altas en tan solo el 11% disminuyendo en el rango de sujetos entre 21 y 30 años de experiencia quienes puntuaron alto en un 8%, por su parte los sujetos que tenían mas de 31 años de experiencia conduciendo no presentaron puntuaciones altas, lo cual indica que el grado de riesgo disminuye en la medida que avanza la edad.

Análisis de los resultados generales de la escala búsqueda de sensaciones (SSS VI) aplicada a conductores de servicio público de Bucaramanga.

La media obtenida por los conductores servicio publico que respondieron la prueba de búsqueda de sensaciones fue de 71.94, es decir que los conductores estarían asumiendo un nivel de

búsqueda de sensaciones alto. La desviación estándar fue de 44.40.



Gráfica 04: Porcentajes obtenidos de la aplicación de la Escala SSS VI. De acuerdo con la clasificación por niveles de Búsqueda de Sensaciones.

De acuerdo con los resultados obtenidos por 113 conductores del servicio público, a quienes se le aplicó la prueba Búsqueda de Sensaciones se pudo establecer que el 32% presenta un nivel de búsqueda de sensaciones bajo mientras que un 38% de los conductores presenta un nivel de búsqueda de sensaciones medio, en general los datos se encuentran distribuidos en los tres niveles de riesgo, en donde no existen diferencias significativas que se inclinen hacia un nivel de búsqueda de sensaciones en particular.

Análisis de los resultados por sub-escalas de la prueba de Búsqueda de Sensaciones aplicada a conductores del servicio público de Bucaramanga.

Tabla 05. Porcentajes de la sub - escalas de acuerdo a la clasificación por nivel de búsqueda de sensaciones.

SUB-ESCALA	NIVEL DE BÚSQUEDA DE SENSACIONES.		
	NIVEL BAJO	NIVEL MEDIO	NIVEL ALTO
BÚSQUEDA DE AVENTURA Y RIESGO	29%	39%	32%
BÚSQUEDA DE EXPERIENCIAS	31%	37%	32%
DESINHIBICIÓN	28%	47%	25%
SUSCEPTIBILIDAD AL ABURRIMIENTO	29%	43%	28%

En la anterior tabla se observan que los resultados están distribuidos en las diferentes sub-escalas de forma similar sin presentar diferencias significativas, en todas la escalas la mayor parte de la población se ubicó en el nivel de búsqueda de sensaciones medio, por su parte en la sub-escala búsqueda de aventura y riesgo el puntaje mas bajo se ubicó en el nivel de búsqueda de sensaciones bajo representado en un 29%, en la sub-escala búsqueda de experiencias el menor grupo de participantes esta ubicado en el nivel bajo con un 31% mientras que la sub-escala de Desinhibición el menor grupo de sujetos evaluados se ubico en el nivel de búsqueda de sensaciones alto representado por en un 25% al igual que la sub-escala susceptibilidad al aburrimiento en donde el 28% de sus participantes se ubico en el nivel de búsqueda de sensaciones alto.

Análisis de datos demográficos expresados en percentiles de la escala de búsqueda de sensaciones en conductores de servicio público.

Edad

Tabla 06. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de búsqueda de sensaciones teniendo en cuenta la edad.

VARIABLE DEMOGRAFICA. EDAD	NIVEL DE BÚSQUEDA DE SENSACIONES.		
	NIVEL BAJO	NIVEL MEDIO	NIVEL ALTO
De 20-29 años edad.	22%	41%	37%
De 30-39 años edad.	13%	47%	40%
De 40-49 años edad.	52%	44%	4%
De 50-60 años edad.	33%	29%	38%

En la tabla anterior se encontró que en el rango de edad de 20 a 29 años, los sujetos evaluados presentaron puntajes con un alto nivel de búsqueda de sensaciones en un 37%, los sujetos en el rango de 30 a 39 años de edad presentaron el 40% de sus puntuaciones ubicadas en un nivel alto, mientras que en el siguiente rango decreció considerablemente el nivel de búsqueda con el 4% de los participantes en edades entre 40 y 49 años puntuaron un nivel alto, mientras que la mayoría de participantes ubicados en el rango de edad de 50 a 60 años obtuvieron puntuaciones altas en el nivel de búsqueda de sensaciones.

Nivel de escolaridad.

Tabla 07. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de búsqueda de sensaciones teniendo en cuenta el grado de escolaridad.

VARIABLE DEMOGRAFICA.	NIVEL DE BÚSQUEDA DE SENSACIONES.		
Nivel de escolaridad.	NIVEL BAJO	NIVEL MEDIO	NIVEL ALTO
De 5° a 8° grado	24%	44%	32%
De 9° a 11° grado	30%	40%	30%
Superior	45%	33%	22%

En la anterior tabla se observa que los participantes entre 5° y 8° grado obtuvieron puntuaciones ubicadas en un nivel medio de búsqueda de sensaciones en un 44%, así como que la mayor parte de los sujetos del rango de 9° a 11° grado quienes puntuaron el 40% en el nivel medio de búsqueda de sensaciones, mientras los sujetos con un nivel superior de educación se ubicaron en su mayoría en un nivel bajo de búsqueda de sensaciones con un 45%.

Tiempo de conducción

Tabla 08. Porcentajes de acuerdo a la clasificación por niveles de búsqueda de sensaciones teniendo en cuenta el tiempo de conducción.

VARIABLE DEMOGRAFICA.	NIVEL DE BÚSQUEDA DE SENSACIONES.		
Tiempo de conducción.	NIVEL BAJO	NIVEL MEDIO	NIVEL ALTO
Entre 2 y 10 años.	24%	42%	34%
Entre 11 y 20 años	32%	46%	22%
Entre 21 y 30 años	39%	46%	15%
Entre 31 y 40 años.	37%	0%	63%

De acuerdo con el tiempo de conducción encontramos que el 42% de los sujetos con un tiempo de conducción entre 2 y 10 años se encuentra ubicado en un nivel medio de búsqueda de sensaciones, así mismo 46% de los sujetos en los rangos entre 11 y 20 años y 21 y 30 años también presenta en la mayoría de su población un nivel medio de búsqueda de sensaciones, por su parte el 63% los sujetos con un tiempo de conducción superior a 31 años presentaron un nivel alto de búsqueda de sensaciones.

Resultados de la correlación entre las escalas de conductas de riesgo y búsqueda de sensaciones aplicadas a conductores de servicio público de Bucaramanga.

Tabla 09: Correlación entre los puntajes totales de las escalas: Conductas de Riesgo y Búsqueda de sensaciones

<i>Escalas</i>	<i>Correlaciones</i>	
	<i>Conductas de Riesgo</i>	<i>Búsqueda de sensaciones</i>
Conductas de Riesgo	1	0.316
Búsqueda de sensaciones	0.316	1

La anterior tabla presenta la correlación entre los resultados totales de las escalas Conductas de Riesgo y Búsqueda de Sensaciones aplicada a 113 conductores de servicio público, en donde se encontró que existe una correlación positiva débil entre estas dos pruebas, es decir que aunque existe correlación entre las dos pruebas no hay una dependencia total entre las dos variables, pero si tienden a aumentar los puntajes de una prueba en la medida que en la otra prueba aumentan.

Correlación por sub-escalas de las Escalas Conductas de Riesgo y Búsqueda de Sensaciones.

Tabla 10: Correlación entre las sub-escalas de la Escala DCR y la sub-escalas de la escala SSSIV.

SUB- ESCALAS DCR	SUB-ESCALAS SSSIV.				Correlaciones
	Búsqueda de aventura y riesgo	Búsqueda de experiencias	Desinhibición	Susceptibilidad Al aburrimiento	
Fatiga	0.123	0.040	0.05	0.175	
Distractores	0.196	0.155	0.36	0.174	
Prelación en la vía	0.25	0.195	0.092	0.161	
Velocidad	0.43	0.096	0.51	0.125	

En esta tabla se presentan los resultados obtenidos de la correlación entre las sub escalas de la prueba DCR y la prueba SSS IV, La Correlación mas alta se encontró entre las variables Velocidad de la escala DCR y Desinhibición de la escala SSS IV, existiendo entre estas dos variables una correlación positiva media, por su parte la correlación entre sub-escalas prelación en la vía y búsqueda de aventura y riesgo, velocidad y búsqueda de aventura y riesgo, así como la correlación entre la sub-escalas Distractores y desinhibición, indica que existe una correlación positiva débil entre estas variables.

Las correlaciones entre las sub-escalas fatiga y búsqueda de aventura y riesgo, las sub-escalas de Distractores y búsqueda

de aventura y riesgo, así como Distractores y búsqueda de experiencia, presentan una correlación positiva muy débil, así mismo la sub-escala susceptibilidad al aburrimiento presenta una correlación positiva muy débil con las sub escalas de fatiga, Distractores, prelación en la vía y velocidad.

IV. DISCUSIÓN.

En la presente investigación se identifico que hay una correlación positiva débil, es decir que existe una correlación entre las dos pruebas DCR Y SSSVI, pero no hay una dependencia total entre estas dos variables con lo cual se evidencia que no se dio respuesta a la pregunta planteada debido a que la relación entre estas dos variables no es alta ni significativa, por otra parte se cumplió el objetivo general debido a que se halló la relación que existe entre conductas de riesgo y búsqueda de sensaciones en los conductores del servicio publico de Bucaramanga

El objetivo específico se cumplió ya que por medio de la aplicación de la escala búsqueda de sensaciones SSSIV se logro identificar los diferentes niveles de búsqueda de sensaciones asumidos por los conductores, identificando las dos subescalas con el nivel mas alto de búsqueda de sensaciones como la búsqueda de aventura y riesgo y la búsqueda de experiencias. Por su parte las sub-escalas desinhibición y susceptibilidad al aburrimiento obtuvieron un menor porcentaje.

La búsqueda de aventura y riesgo lo que indica que la mayor parte de los conductores de servicio público pueden asumir

conductas de riesgo con el fin de experimentar nuevas aventuras que hagan menos tedioso su trabajo.

Referente a la Búsqueda de experiencias se puede afirmar que los conductores en su afán de hacer menos rutinario su trabajo intentan experimentar cosas nuevas, que estimulen el nivel de riesgo aceptado, de acuerdo con lo planteado por Wilde(1994), con la teoría de la homeostasis del riesgo que hace referencia a la cantidad de riesgo que la persona de acuerdo a un juicio subjetivo esta dispuesta a asumir, sintiéndose cómoda, estableciendo un equilibrio que le permite adaptar su conducta a un nivel deseado o aceptado. Es decir el sujeto asume una búsqueda de experiencias con el propósito de regularse el riesgo percibido, pues de acuerdo con Wilde (1994) cuando el sujeto percibe que no existe riesgo en su diaria labor, busca experimentar cosas nuevas para hacer más estimulante su trabajo.

Así mismo el objetivo específico referente a conductas de riesgo se cumplió pues se definieron los principales comportamientos de riesgo, a través de la creación de la prueba de Detección Conductas de Riesgo DCR se identificó que los conductores de servicio publico de Bucaramanga incurren principalmente en las conductas de riesgos relacionadas con la prelación en la vía, con lo cual ponen en riesgo su vida y la de los demás personas, en algunas ocasiones se debe al desconocimiento de la norma, o por otros factores como la dependencia de sus ingresos económicos mediado por el número de carreras realizadas cada día, es por esto que por obtener una carrera pueden invadir el carril contrario o hacer adelantamiento y cruces no permitidos.

Se observo que aproximadamente un 68% de los conductores ocasional y continuamente asumen conductas de riesgo. Así mismo en los resultados de la presente investigación se halló que los jóvenes y adultos jóvenes tienden a asumir mayores conductas de riesgo relacionadas con la velocidad, fatiga, prelación en la vía y los Distractores en la conducción, López y Osca (2007), propone que los jóvenes y adultos jóvenes entre 16 a 29 años asumen conductas de riesgo en un alto nivel como lo son conducir a máxima velocidad, realizar adelantamientos en curvas, no llevar el cinturón de seguridad, subir de pasajero a un vehículo cuyo conductor esta embriagado o bajo efectos de sustancias psicoactivas, conducir bajo condiciones climáticas no adecuadas y cruzar un semáforo en rojo entre otros.

Se logra observar que a medida que aumenta el tiempo de conducción disminuyen las conductas de riesgo, esto se puede deber a que las personas con menor tiempo conduciendo tienen menos experiencias en el manejo del auto igualmente no tienen el suficiente conocimiento de las normas de transito especialmente si no aprendieron a conducir en una academia especializada las cuales preparan a sus alumnos en el conocimiento de las normas, lo anteriormente mencionado estaría acorde a el estudio realizado por Dotta, Wagner (2003) quienes evidenciaron que la inmadurez y la inexperiencia tienen relación con asumir conductas de riesgo, como conducir a alta velocidad o mantener poca distancia entre los vehículos.

Por otra parte también existe un desconocimiento de las estadísticas sobre accidentes en cuanto a costos y vidas humanas, los conductores ignoran la magnitud del problema como lo manifiesta López (1992) lo cual los hace mas proclives a asumir

conductas de riesgo ya sea por inexperiencia o por desconocimiento.

Con este proyecto se realiza una aporte a la psicología del tránsito y la movilidad y a la sociedad en general aportando conocimientos a nivel teórico que puede ser de gran utilidad a los psicólogos, practicantes y a la comunidad interesada en la seguridad vial. Así mismo contribuir al posicionamiento de la psicología del tránsito y la importancia de esta para prevenir conductas de riesgo en los conductores de servicio público y particular, especialmente en los jóvenes y adultos jóvenes que son una población de alto riesgo. Todos los hallazgos encontrados pueden ser de utilidad a personas interesadas llevar a cabo programas preventivos que minimicen la presencia de esta problemática social a nivel regional y nacional.

V. CONCLUSIONES.

Se pudo concluir que hay una correlación positiva débil entre las variables, conductas de riesgo y búsqueda de sensaciones, es decir que existe una correlación entre las dos pruebas DCR Y SSS- VI, pero no hay una dependencia total entre estas dos variables.

La Correlación más alta entre las sub-escalas de las dos pruebas se encontró entre las variables Velocidad de la escala DCR y Desinhibición de la escala SSS IV, existiendo entre estas dos variables una correlación positiva media, por tanto una persona con un alto nivel de desinhibición no percibe el riesgo de una forma objetiva, creando un juicio subjetivo respecto a la magnitud del peligro (Wilde 1994), esto es evidenciado en la

velocidad, pues un sujeto con un alto nivel de desinhibición percibe un nivel de riesgo bajo cuando conduce, llevándolo a que aumente la velocidad sin vislumbrar las consecuencias del riesgo real.

En los resultados de la escala DCR se aprecia que los niveles de riesgo en la conducción aumentan en la medida que disminuye la edad, lo cual es respaldado por los informes estadísticos de medicina legal de Colombia que indican que los jóvenes y adultos jóvenes representan la mayor tasa de víctimas en la accidentalidad vial ya sea por lesiones permanentes o pérdidas humanas.

Así mismo los resultados indican que las conductas de riesgo tienden disminuir a medida que el tiempo de conducción aumenta, lo cual es debido a que el sujeto adquiere mas experiencia en su labor, por otra parte conducir deja de ser una tarea novedosa para el sujeto debido a que con la edad la novedad y el desafío de la tarea se pierden progresivamente en la medida en que se gana experiencia en la conducción y la actividad se automatiza (Ledesma, Poo y Peltzer, 2007).

Se puede concluir que la fatiga es un factor de riesgo que asumen gran parte de los conductores de servicio público quienes se someten a un prolongado periodo de trabajo, lo cual puede deberse a un alto sobre cupo de vehículos de servicio público que existe en Bucaramanga llevando al sujeto a conducir durante periodos extensos con el fin de conseguir el dinero necesario para cubrir sus necesidades básicas.

En cuanto a la escala de búsqueda de sensaciones se puede concluir que un alto porcentaje (68%) frecuente u ocasionalmente

tendían en su comportamiento a buscar nuevas sensaciones o experiencias, lo cual puede convertirse en un factor precipitante de la accidentalidad vial, pues el sujeto asume conductas que pueden ser riesgosas con el fin de disfrutar de nuevas experiencias.

En las subescalas búsqueda de aventura y riesgo y búsqueda de experiencias los sujetos evaluados obtuvieron puntajes similares, indicando que ocasionalmente los conductores intentan experimentar cosas nuevas, en su afán de hacer menos rutinario su trabajo, asumiendo un nivel de riesgo determinado con el cual se sienta cómodo.

VI. RECOMENDACIONES.

Es importante la concientización de las normas de tránsito, por medio de programas que tengan como objetivo la prevención vial y la promoción de las normas de tránsito como forma de garantizar la seguridad vial.

Otra posible medida para disminuir la accidentalidad vial sería hacer una elección apropiada de los conductores, la cual sea realizada por personas especializadas en psicología y de esta forma detectar aquellos rasgos de personalidad que los llevan a ser más proclives a accidentarse.

Las campañas que promuevan la seguridad vial y la información oportuna sobre las posibles conductas de riesgo a los conductores de servicio público, incentivando a los conductores jóvenes a tomar medidas preventivas con referente a la accidentalidad a través de programas de prevención de

accidentes dentro de la empresa y las academias de aprendizaje de automovilismo.

Así mismo se considera necesario crear espacios en las empresas en donde se les informe a los conductores del servicio público cuales son las conductas de riesgo que están relacionadas con las principales causas de accidentalidad.

Promover la importancia a la psicología del transito, a nivel regional con el fin de dar a conocer a las diferentes empresas de transporte que existe una rama de la psicología especializada en el transito y la movilidad, que podría ser de gran ayuda para prevenir y disminuir la accidentalidad vial.

Se sugiere a las facultades de psicología del país crear espacios que permitan a los estudiantes conocer y aprender sobre la psicología del transito, debido a que puede ser una nueva fuente de empleo para los futuros egresados en psicología.

Por otra parte las sanciones impuestas por el incumplimiento de las normas de transito deberían tener además de una sanción económica una sanción pedagógica en donde el infractor reconozca el nivel de riesgo al que se expuso con el incumplimiento de esta norma de transito, y se haga conciente de la importancia que tiene para su seguridad y la seguridad de sus pasajeros y peatones el respeto por las normas de transito.

Teniendo en cuenta que las nuevas leyes de transito obligan a las empresas de transporte a crear espacios de capacitación y prevención de los accidentes, se espera que este proyecto de investigación sea de gran utilidad para la empresa de taxis libres y otras instituciones de transporte que deseen conocer un

estudio sobre las conductas de riesgo y la búsqueda de sensaciones en el contexto colombiano.

Es importante sensibilizar a los colombianos frente a esta problemática de la accidentalidad y de esta forma educar desde los hogares y centros educativos a los jóvenes sobre medidas preventivas a temprana edad para que ellos comiencen a configurar un sistema de autoprotección con el fin de evitar que se asuman conductas de riesgo en su afán de buscar sensaciones.

Es necesario que las empresas regulen los periodos de conducción a los que se somete un sujeto con el fin de controlar los niveles de fatiga, así mismo es necesario implementar un plan de intervención, considerando que la fatiga estará siempre presente en la conducción y por lo tanto los sujetos deben tener la habilidad de reconocer la fatiga y tomar medidas que contribuyan a su protección y la de los demás.

VII.REFERENCIAS.

Adès J. y Lejoyeux M. (2004, 4 de julio) *Conductas de riesgo. Revista electrónica EMC psiquiatría*. Recuperado 10 de agosto de 2008 en <http://www.em-consulte.com/es/article/44974>

Adrover D., Blay N., Calafat A., Jerez M. (2008, mayo - junio) *Relación del consumo de alcohol y drogas de los jóvenes españoles con la siniestralidad vial durante la vida recreativa nocturna en tres comunidades autónomas en 2007, Revista especializada en salud publica*, n 3. 82: 323-331.

Acinas M. (2007), *Atención psicológica a personas involucradas en accidentes de trafico*, MAPFRE Medicina, N° 2, 18 -21.

Anastasi A y Urbina S. (1998) *Tests Psicológicos. Séptima edición*. México. Prentice Hall.

Aparicio F. (2001) *Velocidad*. Recuperado el 7 de abril de 2009 de <http://www.dgt.es/revista/num150/pages/velocidad.html>

Bandura A.(1987). *Pensamiento y acción*. Madrid, España,: Martínez Roca.

Barriga S., Cantero F., Gómez T., González B., León J. M. y Medina S., (1998) *Psicología Social orientaciones teóricas y ejercicios prácticos*. Madrid España. Mc Graw Hill.

Baron R., Byrne D. (1998) *Psicología Social*. Octava edición. Madrid, España. Prentice Hall.

Brea M. (2007,7 septiembre). *La evaluación psicológica al conductor de vehículos de motor: una necesidad para la seguridad vial dominicana*. Revista electrónica *psicologiacientifica.com*. Recuperado el 4, agosto del 2008, de <http://www.psicologiacientifica.com/bv/psicologia-293-1-la-evaluacion-psicologica-al-conductor-de-vehiculos-de-motor.html>

Campo A. M. (2000), *Guía de ayuda a los afectados por accidentes de trafico asesoramiento jurídico y psicosocial*, ONG stop accidentes, 1, 5-34

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

DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA - Vigésima segunda edición

Dingus T. A., Klauer S. G., Neale V. L. Ramsey D. J. y Sudweeks J.D. (2006). *The impact of driver inattention on near-crash/crash risk: an análisis using the 100-car naturalistic driving study data*. Washington: Nacional Highway Traffic Safety Administration. **37**, 862-869.

Dotta R. Y Wagner A. (2003) *Adolescencia y conducta de riesgo en el tránsito: La influencia del contexto familiar*, Universidad de Oriente. Santiago de Cuba, 101,105-110

Farners M. (1995). *La educación vial en la prevención de la accidentalidad*. *Anuario de psicología*,65, 185-190

Fernández F. (2007) *El costo de la accidentalidad*. Recuperado el 20 de agosto de 2008 de <http://www.elpais.com.co/historico/jun022007/VIVIR/choque.html>

Fernández F. (2008) *Informe anual estadístico sobre accidentalidad 2007*. Fondo de prevención vial.

Gallego A. (2006 4 de septiembre) *Medellín reporta la mayor accidentalidad vial*. Recuperado 5 de Julio de 2009 de <http://www.presidencia.gov.co/sne/2004/abril/21/09212004.htm>

García M. M. (2007). *Factores incidentes en la accidentalidad vial: cansancio y tendencia a accidentarse. Revista Forensis datos para la vida*.1,1-3

Gras E. (2008), *La distracción de los conductores un riesgo no percibido. RACC automóvil club* ,1 ,8-21

Goma M. y Puyane P. (1991), *Personalidad en Alpinistas vs. Otros Grupos que Practican Actividades Relacionadas con la Montaña. Psicothema*, 3, 1,73-78

Gómez M. (2000) *Adolescentes y prevención, conductas de riesgo y resiliencia. Publicación virtual Psicología y Psicopedagogía Año I N° 4. Recuperado 3 de agosto de 2008 de <http://www.salvador.edu.ar/ua1-9pub01-4-03.htm>*

Horvath P. Y Zuckerman M.(1996). *Búsqueda de sensaciones valoración y conductas de riesgo. Revista de toxicomanía*,9,26-38

Hunter D. R. (2002) *Risk Perception and Risk Tolerance in Aircraft Pilots. Office of Aerospace Medicine. Washington*, 1-23

Juretic J. Y Leiva P. (2006) *Fatiga en la conducción diagnóstico y propuesta para evitar accidentes de tránsito de buses y camiones en rutas*, comisión nacional de seguridad de tránsito CONASET.

Ledesma R. Peltzer R Y Poó F., (2007). *Búsqueda de impulsividad de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción*. Avaliação psicológica.6, 117-125

López B. y Osca A. (2007), *Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: Un análisis de la investigación*, *Revista de estudios de juventud*, 79,75-89

Maregil B. (2005) *Velocidad al volante; enemigo público*. Recuperado el 1 de abril de 2009 <http://www.supermotor.com/revista/seguridad-vial/256419/velocidad-volante:-enemigo-publico.html>

Sáenz C. y Martínez M.(2003), *Búsqueda de sensaciones, autoconcepto, asertividad y consumo de drogas ¿Existe relación?* ADICCIONES, • VOL.15 NÚM. 2 • PÁGS. 145/158

Ministerio de transporte (2008) *Anuario Estadístico del transporte en Colombia*. Oficina asesora de planeación.

Montoro L. (2000) *La percepción de la seguridad y la percepción del riesgo en el tráfico. Los modelos cognitivo motivacionales, Manual de seguridad vial: factor humano.* Ariel INTRAS Valencia

Moore L. A. (2008, 1 de Julio) *La Policía de Tránsito y Transporte adelanta el primer observatorio de accidentalidad vial del país.* Recuperado 15 de noviembre de 2008 de <http://www.caracol.com.co/nota.aspx?id=672126>.

Myers D. (2000) *Psicología Social. Sexta edición.* Mc Graw-Hill. Colombia.

Oñate E. (2008) *Fatiga en la conducción.* Gobierno de Chile. Santiago de Chile. Ministerio de transporte y telecomunicaciones CONASET.

Parra P. (2007) *Las pérdidas emocionales y elaboración del duelo,* *Aeronautica Civil* 17,2-5

Perez J. A. (2002), *La desobediencia masiva al código de circulación. Normas heterónomas frente a normas inter-individuales, psicothema,* 14,788-794

Programa estadístico SPSS (versión 17)

Re L. (2008) *Psicología del tránsito y el psicólogo como agente de prevención*. Recuperado 25 de noviembre de 2008 de; <http://www.depsicoterapias.com/site/articulo.asp?IdArticulo=422&IdSeccion=24>

Revista Forensis (2008) *Muertes y lesiones por accidentes de transito*. Instituto de medicina legal y ciencias forenses.

Romero J. A. (2004), *Aspectos de la fatiga del conductor y estudio de las tecnologías para detectarla y prevenirla*. Sanfandila Qro. Publicación técnica No 241.

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

Sánchez J. (2001) *Velocidad. El riesgo de correr*. Revista *Trafico*. Septiembre - Octubre de 2001. Recuperado 12 de Julio de 2009, de <http://www.dgt.es/revista/num150/pdf/velocidad.pdf>.

Tortosa F. y Montoro L. (2002), *La Psicología aplicada a la selección de conductores. Cien años salvando vidas*, Psicothema, 14, 714-725 <http://www.psicothema.com/pdf/789.pdf>

Weinstein N. D. (1980). *Unrealistic optimism about future life events. Journal of Personality and social psychology*, 39, 806-820

Wilde G. J. (1994), *Riesgo Deseado? El comportamiento humano ante el peligro. Cap. 4 La teoría de homeostasis del riesgo. (2 edición)* Kingston, Ontario, Canadá. Editorial PDE Publications.

Zuckerman M. (2007) *Sensation and risky behavior. Washington, DC, EE.UU.: American Psychological Association.* 1, 48-49.

Zuckerman M. (2007) *Sensation seeking and risky driving, sports and vocation. Washington, DC, EE.UU.: American Psychological Association.* 3, 73-106.

VIII. ANEXOS.

Anexo 1: Escala Búsqueda de sensaciones.



**ESCALA DE BÚSQUEDA DE SENSACIONES SSS VI
CREADA POR MARVIN ZUCKERMAN Ph.D.
VERSIÓN CASTELLANA Prof. Dr. ANTON ALUJA**

**Escuela de Ciencias Sociales
Facultad de Psicología
Grupo de Análisis y Transformación Psicosocial
Proyecto Psicología y Ciudad
Psicología del Tránsito y Movilidad. Prevención de la accidentalidad.**

**Ps. Mag. Jesús María Gálvez Hoyos
Profesor Asociado**

Fecha de aplicación: _____

Edad: _____

Género: _____

Escolaridad: _____

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 carro.
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 siento 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. ___ Creo que disfrutaría trabajando de bombero/a.

16. ___ Voy a las fiestas para conocer gente apasionante y estimulante.
17. ___ Soy educado/a y atento/a con alguien aunque no encuentre su conversación interesante.
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 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 2: 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 siempre	Algunas veces	Casi nunca	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	Algunas	Casi	Nunca

		siempre	veces	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 3: Escala tipo Likert para detección de comportamientos de riesgo entregada a jueces expertos.

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

Genero: _____

Edad: _____

Nivel de educación: _____

Tiempo de conducción: _____

Prueba número: _____

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 siempre	Algunas veces	Casi nunca	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.

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. He contestado llamadas mientras conduzco.					
3. Disminuyo la velocidad cuando me aproximo a una cebsa.					
4. He invadido el carril contrario en sitios no permitidos para adelantar otro vehículo.					
5 Utilizo gafas recetadas pero mientras conduzco no las utilizo.					
6. He encendido y fumado un cigarrillo mientras conduzco.					
7. Debo viajar de una ciudad a otra conduciendo recorridos de 10 horas o más sin descansar					
8. Busco algún objeto que necesito, dentro de mi auto mientras conduzco					
Ítems.	Siempre	Casi	Algunas	Casi	Nunca

		siempre	veces	nunca	
9. Disminuyo la velocidad en una zona escolar.					
10. He estado tomando hasta altas horas de la madrugada y al otro día muy temprano debo iniciar mi turno correspondiente.					
11. Me encuentro manejando y llego al semáforo, noto que la luz se encuentra en amarillo yo paso rápidamente.					
12. Llevo varios días sin dormir me siento cansado pero debo continuar trabajando hasta cumplir mi turno.					
13. Me detengo en zonas marcadas para el paso de peatones.					
14. Cuando conduzco disminuyo la velocidad cuando hay concentración de personas					
15. Me llaman a las 2 de la mañana cuando estoy descansando para ir a recoger un familiar me levanto y voy					
16. He pasado un semáforo en rojo ante la ausencia de supervisión vial.					
17. Cuando trabajo en la noche y me siento fatigado, continuo manejando hasta la hora que debo entregar el turno.					
18. He cambiado el CD de mi auto mientras conduzco.					
19. Llevo 6 horas conduciendo en la ciudad durante el día me siento cansado e irritado espero hasta terminar el turno.					
20. Voy rápidamente por la vía de repente aparece un pasajero yo lo recogería					
21. Si necesito ir por una autopista a 80km por hora voy por el carril derecho.					
22. Manejo con precaución y disminuyo velocidad cuando voy en superficies rizadas.					
23. Cuando estoy estacionado espero a que pasen los demás vehículos para iniciar la marcha.					
24. Le doy paso a una ambulancia y demás vehículos de socorro.					

Ítems.	Siempre	Casi siempre	Algunas veces	Casi nunca	Nunca
25. Cuando inicie por primera vez a trabajar como taxista duraba periodos de 6 ha 8 horas conduciendo.					
26. Conduzco mientras voy acompañado por un niño y estoy pendiente de que este bien sentado y que no saque sus manos ni su cabeza por la ventana.					
27. He realizado un pique por diversión.					
28. He realizado cruces en lugares no permitidos.					
29. Cuando estoy conduciendo y pasa una persona atractiva, yo le hago cumplidos o la he saludado.					
30. Hay un accidente en el carril contrario, me quedo observando para saber acerca de lo sucedido mientras conduzco.					
31. He competido con otros automóviles por saber quien va más rápido.					
32. Me detengo cuando el semáforo esta en amarillo					
33. He conducido mientras discuto con mi acompañante.					
34. Tengo que llegar rápido para entregar mi turno pero delante de mí va un automóvil muy lento, yo lo adelantaría rápidamente en una curva.					
35. He estado manejando durante toda una noche sin descansar.					
36. He competido con otros automóviles para recoger primero un pasajero.					
37. Sintonizo la emisora mientras conduzco					
38. Me detengo en una esquina donde debo hacer pare.					
39. Usted va rápidamente por la vía y aparece un pasajero usted frena y lo recoge.					
40. He conducido en un día con poca visibilidad debido a neblina o lluvia.					

Anexo 4: Escala tipo Likert para Detección de Comportamientos de Riesgo Aplicada a Grupo Piloto.

Escala tipo Likert para detección de comportamientos de riesgo en conductores del servicio público en Bucaramanga y su área metropolitana.

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 siempre	Algunas veces	Casi nunca	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.

Gracias por su atención, y puede empezar...

Ítems.	Siempre	Casi siempre	Algunas veces	Casi nunca	Nunca
1. Descanso durante 8 horas interrumpidas después de dejar de conducir					
2. Contesto llamadas mientras conduzco.					
3. Invado el carril contrario en sitios no permitidos para adelantar otro vehículo.					
4. Disminuyo la velocidad en una zona escolar.					
5. Busco algún objeto que necesito, dentro de mi auto mientras conduzco					
6. Trabajo conduciendo durante 7 días					
7. Me detengo en zonas marcadas para el paso de peatones.					

Ítems.	Siempre	Casi siempre	Algunas veces	Casi nunca	Nunca
8. Conduzco y disminuyo la velocidad en donde hay concentración de personas					
9. Cambio el CD de mi auto mientras conduzco.					
10. Tengo dificultad para conciliar el sueño					
11. Paso un semáforo en rojo ante la ausencia de supervisión vial.					
12. Disminuyo la velocidad cuando voy en superficies rizadas.					
13. Voy conduciendo y veo una persona atractiva, le hago un cumplido o la saludo.					
14. Realizo cruces en lugares no permitidos.					
15. Presento dolores de cuello y hombros mientras conduzco					
16. Compito con otros automóviles por saber quien va más rápido.					
17. Cuando hay un accidente me quedo observando mientras conduzco para saber algo sobre lo sucedido.					
18. Adelanto en curva cuando el carro que va adelante es muy lento					
19. Manejo durante toda una noche sin descansar.					
20. Compito con otros automóviles para recoger primero un pasajero.					
21. Cuando estoy estacionado espero que pasen los demás vehículos para iniciar la marcha.					
22. Sintonizo la emisora mientras conduzco					
23. Tengo un sueño reparador					
24. Disminuyo la velocidad cuando me aproximo a cruces peatonales.					
25. Enciendo y fumo un cigarrillo mientras conduzco					

26. Paso un semáforo en amarillo					
27 Mientras conduzco me duele la espalda					
28 Voy por la autopista a 80 km por hora en el carril derecho					

OBSERVACIONES

Anexo 5: Confiabilidad y validez de la Escala likert de conductas de riesgo en conductores del servicio público de Bucaramanga.

Escala likert de conductas de riesgo en conductores del servicio público de Bucaramanga.

Metodología

Descripción de la población:

Conductores de la empresa del servicio público Radio Taxis Libres que laboran en Bucaramanga y su área Metropolitana quienes se encuentran en un rango de edad de 20 a 60 años. Pertenecientes a género masculino con un nivel de escolaridad de 4 primaria, secundaria y estudios superiores, los cuales llevan laborando en la empresa un periodo superior a 2 años. Con nivel socio económico de estratos 1, 2, 3 y 4.

La empresa cuenta con una población de 2500 conductores de los cuales se tomo una muestra de 113 conductores, se realizo un muestro aleatorio simple, para definir el tamaño de la muestra aplicando la siguiente formula estadística:

$$n = \frac{n'}{1 + \frac{n'}{N}} \text{ y } n' = \frac{s^2}{v^2} \text{ en donde: } N = \text{Tamaño de la población, } \bar{y} = \text{Valor}$$

promedio de una variable, se= Error estándar, v^2 =Varianza de la población al cuadrado, que es el error estándar al cuadrado, s^2 = Varianza de la muestra expresada como la probabilidad de ocurrencia de $\bar{y}$, p = probabilidad de ocurrencia del fenómeno, n' = Tamaño de la muestra sin ajustar, n = tamaño de la muestra. Si lo

sustituimos, tenemos que: $S^2 = p(1-p) = 0.95(1-0.95) = 0.0475$ y

$V^2 = (0.02)^2 = 0.0004$ entonces $n' = \frac{0.0475}{0.0004} = 118,75$ por tanto

$$n = \frac{118,175}{1 + \frac{118,75}{2500}} = 113,36 .$$

Procedimiento de construcción:

Para la elaboración de la prueba de conductas de riesgo se realizó en primer momento un rastreo teórico como por ejemplo el Nuevo Código Nacional de Transito, estadísticas presentadas por el Fondo de Prevención Vial con el fin de conocer las causas mas frecuentes de accidentalidad. En segundo momento se identificaron las causas de los posibles accidentes a partir de la información teórica y de encuestas informales con aproximadamente 20 conductores. En tercer momento se plantearon las afirmaciones referentes a las causas de accidentalidad de las cuales se elaboraron 40 posibles ítems, surgiendo así 4 subescalas cada una con 10 ítems las cuales se identifican velocidad, fatiga, distractores, y prelación en la vía. En cuarto momento se creo un formato de evaluación de los 40 reactivos que se entrego a los jueces. En quinto momento se estableció el valor de la puntuación de las respuestas de cada ítems las cuales se ubican en un intervalo de 1 al 5 donde la conducta con menor riesgo tendrá el valor de 1 y 5 para el grado mayor de riesgo.

Validación por juicios de expertos:

Se establecieron dos criterios para seleccionar los jueces, primero conocimiento en el área de psicometría y elaboración de pruebas y el segundo conocimiento en el área de transito y movilidad

Se presento a los jueces un formato de evaluación para 40 reactivos teniendo en cuenta las sugerencias dadas por los expertos sobre la claridad y pertinencia de las afirmaciones se realizo la selección de 28 ítems cada sub escala esta constituida por un número igual de reactivos. Posteriormente se procedió con la segunda parte de la validación a través de prueba piloto que se suministro a un grupo de 20 sujetos con características similares a la población de la muestra de la empresa Radio Taxis Libres, quienes nos facilitaron información sobre las zonas donde se ubican los taxistas a esperar carreras. Para finalizar después del análisis de reactivos por discriminación se seleccionaron 20 afirmaciones que conforman la escala likert final.

Aplicación de la prueba piloto:

Una vez diseñada se procedió a aplicar la prueba al grupo piloto conformado por 20 sujetos con características similares a la población de muestra.

La prueba piloto tuvo como finalidad conocer la comprensión de los sujetos respecto a la prueba y al mismo tiempo observar de que forma los sujetos se sentían mas cómodos en el momento de aplicación de la prueba.

Mediante la observación se evidencio que un factor importante es el lugar de la aplicación de la prueba debido a que influye considerablemente en las respuestas emitidas por los sujetos. Para lo cual se suministro en dos lugares diferentes uno de estos fue en la empresa donde se observo que ellos contestaban desde una deseabilidad social. Así mismo no había disponibilidad de tiempo, generando resistencia al contestar la prueba. Otro lugar de ubicación fue en las zonas donde los taxistas se ubican a esperar una carrera estacionándose durante 20 a 30 minutos,

mostrando así mayor disponibilidad para la aplicación de la prueba. Por otra parte se observó que la prueba era contestada con mayor sinceridad cuando era leída y respondida por ellos mismo que cuando era leído por el evaluador lo cual los inclinaba a dar respuestas acordes a las normas vigentes de tránsito.

Análisis de dificultad de los reactivos.

La dificultad de un reactivo es calculada de acuerdo a la proporción de personas que contestan correctamente el reactivo de una prueba, entre mayor sea el número de personas que contestan el reactivo, menor será su dificultad. Para calcular la dificultad de un ítem, se divide simplemente el número de personas que contestó correctamente el ítem entre el número total de personas que contestó el ítem, a esta proporción se le denota con una p_i e indica la dificultad del ítem (Crocker & Algina,

1986). Se calcula con la siguiente fórmula: $p_i = \frac{A_i}{N_i}$ el máximo nivel de dificultad es de 0 y el mínimo nivel de dificultad es de 1.

En donde: p_i = Índice de dificultad del reactivo i

A_i = Número de aciertos en el reactivo i

N_i = Número de aciertos más número de errores en el reactivo i

0 - 0.35	Difícil
0.36 - 0.65	Moderada
0.66 - 1	Leve

A continuación se realizara el análisis de dificultad para cada reactivo de la prueba.

Tabla I: Índice de dificultad de los reactivos

Ítems	Formula índice de dificultad	Nivel de dificultad
1. Dormí poco la noche anterior, y salgo a trabajar aunque me sienta cansado.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 13/20 = 0.65$	Moderada
2. Contesto llamadas mientras conduzco.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 16/20 = 0.8$	Leve
3. Invado el carril contrario en sitios no permitidos para adelantar otro vehículo.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 10/20 = 0.5$	Moderada
4. Disminuyo la velocidad en una zona escolar.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 4/20 = 0.2$	Difícil
5. Busco algún objeto que necesito, dentro de mi auto mientras conduzco	$P = \frac{A}{N}$ $P = 6/20 = 0.3$	Difícil
6. Conduzco durante 7 días a la semana en turnos superiores a 6 horas.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 18/20 = 0.9$	Leve
7. Me detengo en zonas marcadas para el paso de peatones.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 16/20 = 0.8$	Leve
8. Conduzco y disminuyo la velocidad en donde hay concentración de personas	$P = \frac{A}{N}$ $P = 2/20 = 0.1$	Difícil

9. Cambio el CD de mi auto mientras conduzco.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 13/20 = 0.65$	Moderada
10. Llevo varios días sin dormir me siento cansado pero debo continuar trabajando hasta cumplir mi turno.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 5/20 = 0.25$	Difícil
Ítems	Formula índice de dificultad	Nivel de dificultad
11. Paso un semáforo en rojo ante la ausencia de supervisión vial.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 6/20 = 0.3$	Difícil
12. Disminuyo la velocidad cuando voy en superficies rizadas.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 3/20 = 0.06$	Difícil
13. Voy conduciendo y veo una persona atractiva, le hago un cumplido o la saludo.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 17/20 = 0.85$	Leve
14. Realizo cruces en lugares no permitidos.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 6/20 = 0.3$	Difícil
15. Presento dolores de cuello y hombros mientras conduzco	$P = \frac{A}{N}$ $P = 17/20 = 0.85$	Leve
16. Compito con otros automóviles por saber quien va más rápido.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 2/20 = 0.1$	Difícil
17. Cuando hay un accidente me quedo observando mientras conduzco para saber algo sobre lo sucedido.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 8/20 = 0.4$	Moderada

18. Adelanto en curva cuando el carro que va adelante es muy lento	$P = \frac{A}{N}$ $P = 6/20 = 0.3$	Difícil
19. Manejo durante toda una noche sin descansar.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 9/20 = 0.45$	Moderada
20. Compito con otros automóviles para recoger primero un pasajero.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 8/20 = 0.4$	Moderada
Ítems	Formula índice de dificultad	Nivel de dificultad
21. Cuando estoy estacionado espero que pasen los demás vehículos para iniciar la marcha.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 4/20 = 0.2$	Difícil
22. Sintonizo la emisora mientras conduzco	$P = \frac{A}{N}$ $P = 12/20 = 0.6$	Moderada
23. Cuando trabajo en la noche y me siento fatigado, continuo manejando hasta la hora que debo entregar el turno.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 9/20 = 0.45$	Moderada
24 Disminuyo la velocidad cuando me aproximo a cruces peatonales.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 2/20 = 0.1$	Difícil
25. Enciendo y fumo un cigarrillo mientras conduzco	$P = \frac{A}{N}$ $P = 3/20 = 0.15$	Difícil
26. Paso un semáforo en amarillo	$P = \frac{A}{N}$ $P = 16/20 = 0.8$	Leve

27 Me he sentido cansado o irritado mientras conduzco debido a problemas de salud.	$P = \frac{A}{N}$ $P = 12/20 = 0.6$	Moderada
28 Voy por la autopista a 80 km por hora en el carril derecho	$P = \frac{A}{N}$ $P = 6/20 = 0.3$	Difícil

Validez.

Para hallar el criterio de validez, recurrimos al índice de discriminación con el fin de evaluar, si la prueba y un ítem miden la misma habilidad o competencia, en donde se espera que quien tuvo una puntuación alta en todo el test deberá tener altas probabilidades de contestar correctamente el ítem. También se espera lo contrario, es decir, que quien tuvo bajas puntuaciones en el test, deberá tener pocas probabilidades de contestar correctamente el reactivo. Así, un buen ítem debe discriminar entre aquellos que obtuvieron buenas calificaciones en la prueba y aquellos que obtuvieron bajas calificaciones.

$$D = \frac{GA_{\text{aciertos}} - GB_{\text{aciertos}}}{N_{\text{grupomayor}}} \text{ en donde :}$$

D = Índice de discriminación del reactivo **i**

GA_{aciertos} = Número de aciertos en el reactivo **i** del 27% de personas con las puntuaciones más altas en el test.

GB_{aciertos} = Número de aciertos en el reactivo **i** del 27% de personas con las puntuaciones más bajas en el test.

$N_{\text{grupomayor}}$ = Número de personas en el grupo más numeroso (GA o GB).

Para determinar la calidad de los reactivos, en términos del índice de discriminación. La Tabla 1, muestra los valores **D** y su correspondiente interpretación. Asimismo, en la tabla se señalan las recomendaciones para cada uno de estos valores.

Tabla II. Poder de discriminación de los reactivos según su valor D

D =	Calidad	Recomendaciones
> 0.39	Excelente	Conservar
0.30 - 0.39	Buena	Posibilidades de mejorar
0.20 - 0.29	Regular	Necesidad de revisar
0.00 - 0.20	Pobre	Descartar o revisar a profundidad
< -0.01	Pésima	Descartar definitivamente

Tabla III. Índice de discriminación de cada uno de los reactivos

Reactivo	Índice de discriminación	Calidad
1. Dormí poco la noche anterior, y salgo a trabajar aunque me sienta cansado.	$D = \frac{3-0}{5} = 0.6$	Excelente
2. Contesto llamadas mientras conduzco	$D = \frac{4-2}{5} = 0.4$	Excelente
3. Invado el carril contrario en sitios no permitidos para adelantar otro vehículo.	$D = \frac{1-0}{5} = 0.2$	Regular
4 Disminuyo la velocidad en una zona escolar.	$D = \frac{0-0}{5} = 0$	Pésimo
5 Busco algún objeto que necesito, dentro de mi auto mientras conduzco	$D = \frac{1-0}{5} = 0.2$	Regular
6 Conduzco durante 7 días a la semana en turnos superiores a 6 horas.	$D = \frac{5-5}{5} = 0$	Pésimo
7 Me detengo en zonas marcadas para el paso de peatones.	$D = \frac{2-4}{5} = -0.4$	Pésimo
8 Conduzco y disminuyo la velocidad en donde hay concentración de personas	$D = \frac{0-0}{5} = 0$	Pésimo
9 Cambio el CD de mi auto mientras conduzco.	$D = \frac{4-1}{5} = 0.6$	Excelente
10 Llevo varios días sin dormir me siento cansado pero debo continuar trabajando hasta	$D = \frac{4-1}{5} = 0.6$	Excelente

cumplir mi turno.		
11 Paso un semáforo en rojo ante la ausencia de supervisión vial.	$D = \frac{2-0}{5} = 0.4$	Excelente
12 Disminuyo la velocidad cuando voy en superficies rizadas.	$D = \frac{0-0}{5} = 0$	Pésimo
13 Voy conduciendo y veo una persona atractiva, le hago un cumplido o la saludo.	$D = \frac{3-1}{5} = 0.4$	Excelente
14 Realizo cruces en lugares no permitidos	$D = \frac{2-0}{5} = 0.4$	Excelente
15 Presento dolores de cuello y hombros mientras conduzco	$D = \frac{3-2}{5} = 0.2$	Regular
16 Compito con otros automóviles por saber quien va más rápido.	$D = \frac{0-0}{5} = 0$	Pésimo
17 Cuando hay un accidente me quedo observando mientras conduzco para saber algo sobre lo sucedido.	$D = \frac{1-1}{5} = 0$	Pésimo
18 Adelanto en curva cuando el carro que va adelante es muy lento	$D = \frac{3-0}{5} = 0.6$	Excelente
19 Manejo durante toda una noche sin descansar.	$D = \frac{3-2}{5} = 0.2$	Regular
20 Compito con otros automóviles para recoger primero un pasajero.	$D = \frac{2-0}{5} = 0.4$	Excelente
Reactivo	Índice de discriminación	Calidad
21 Cuando estoy estacionado espero que pasen los demás vehículos para iniciar la marcha.	$D = \frac{1-0}{5} = 0.2$	Regular
22 Sintonizo la emisora mientras conduzco	$D = \frac{4-1}{5} = 0.6$	Excelente
23 Cuando trabajo en la noche y me siento fatigado, continuo manejando hasta la hora que debo entregar el turno.	$D = \frac{4-1}{5} = 0.6$	Excelente
24 Disminuyo la velocidad cuando me aproximo a cruces peatonales	$D = \frac{1-0}{5} = 0.2$	Regular
25 Enciendo y fumo un cigarrillo mientras conduzco	$D = \frac{1-0}{5} = 0.2$	Regular
26 Paso un semáforo en amarillo	$D = \frac{5-0}{5} = 1$	Excelente

27 Me he sentido cansado o irritado mientras conduzco debido a problemas de salud.	$D = \frac{2-0}{5} = 0.4$	Excelente
28 Voy por la autopista a 80 km por hora en el carril derecho	$D = \frac{1-1}{5} = 0$	Pésimo

Análisis por sub-escalas.

Fatiga

En la presente prueba se pudo evidenciar que el 33.57 % de los sujetos marcaron siempre o casi siempre lo cual quiere decir que este porcentaje de sujetos presentan fatiga a la hora de conducir, y el 25.7 % de los conductores manifestaron tener ocasionalmente fatiga. Por otra parte un 40.72 % expresan que nunca o casi nunca se han sentido con fatiga.

Distractores

Se logro evidenciar que un 26.42% de los conductores siempre o casi siempre dispersan su atención mientras conducen atendiendo a diferentes estímulos del ambiente, y el 26.42 % manifiestan que en algunas ocasiones se distraen. Por otra parte el 47.16% de los conductores opinan que nunca o casi nunca dispersan su atención mientras conducen.

Prelación en la vía

En el análisis por porcentaje de la sub escala revela que un 23.57% siempre o casi siempre infringen las normas de prelación en la vía, y el 20 % de los conductores en algunas ocasiones asumen estas conductas, también se encontró que un 53.43% de

los sujetos evaluados manifiestan que respetan las normas de tránsito relacionadas con conductas de prelación en la vía

Velocidad

En la sub escala de velocidad se logro identificar que un 3.57% de los conductores presentan esta conducta, y un 13.57 % presentan ocasionalmente conductas de alta velocidad, por otra parte 82.85% de conductores afirmaron que nunca o casi nunca conducen superando los limites de velocidad reglamentarios

Confiabilidad

La confiabilidad indica la medida en que las diferencias individuales en los resultados pueden atribuirse a verdaderas diferencias en las características consideradas y el grado en que pueden deberse a los errores fortuitos según Anastasi y Urbina (1998). Teniendo en cuenta que la confiabilidad se mide con un valor de 1 a 0 en donde 1 es el máximo nivel de confiabilidad y 0 es el valor mínimo, que representa una confiabilidad nula

Para este análisis se utilizó el coeficiente de confiabilidad de alfa de cronbach, y división por mitades (Sperman Brown y Guttman), en donde se encontró una confiabilidad alta en la prueba, pues los resultados son; 0.87 con el coeficiente de confiabilidad de alfa de cronbach y 0.927 división por mitades de Sperman y Brown, tendiente a la máxima confiabilidad que puntuaría 1. A continuación se encontraran en las siguientes tablas los resultados de cada uno de las formas utilizadas para identificar la confiabilidad de la prueba piloto.

Tabla IV. Confiabilidad escala conductas de riesgo. Programa estadístico SPSS.

CONFIABILIDAD ESCALA CONDUCTAS DE RIESGO.			
División por Mitades			
Sperman Brown		Alpha de Cronbach	
		Coeficiente Evaluación	
Coeficiente	Evaluación	0.867	alta
0.927	Alta		

Anexo 6: Carta de consentimiento informado.**CARTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO**

Lugar y Fecha		
Por medio de la presente acepto participar en el proyecto de investigación titulado: Relación entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de servicio público en Bucaramanga y su área Metropolitana.		
El objetivo del estudio es:	Identificar la relación que tiene la búsqueda de sensaciones y comportamientos de riesgos asumidos por conductores del servicio público en Bucaramanga y su área metropolitana.	
Se me ha explicado que mi participación consistirá en:	Aplicación de dos pruebas: Escala búsqueda de sensaciones y Escala detección de comportamientos de riesgo en la conducción.	
Declaro que se me ha informado ampliamente sobre los posibles riesgos, inconvenientes, molestias y beneficios derivados de mi participación en el estudio, que son los siguientes:		
El Investigador Responsable me ha asegurado que la aplicación de estas pruebas forma parte de un ejercicio académico para trabajo de grado, los resultados se utilizarán solo con fines investigativos y académicos. El Investigador Responsable me ha dado seguridades de que no se me identificará en las presentaciones o publicaciones que deriven de este estudio y de que los datos relacionados con mi privacidad serán manejados en forma confidencial. También se ha comprometido a proporcionarme la información actualizada que se obtenga durante el estudio, aunque esta pudiera cambiar de parecer respecto a mi permanencia en el mismo.		
Firma del participante		

FORMATO DE EVALUACIÓN PARA JUECES EXPERTOS.

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

Objetivo

- Definir comportamientos de riesgo en los que incurren los conductores de servicio público de Bucaramanga.

La presente escala likert busca medir los diferentes comportamientos de riesgo asumidos por los conductores del servicio público de Bucaramanga, para lo cual se diseñaron 4 sub-escalas: Velocidad, prelación en la vía, fatiga y distractores. Cada sub-escala consta de 10 ítems.

Para crear los ítems se tuvo en cuenta el nuevo código nacional de tránsito del 2002, y las estadísticas del fondo de prevención vial sobre las mayores causas de accidentalidad. La prueba que se aplicara al grupo piloto constará de 28 ítems, se crearon 40 ítems los cuales serán revisados por jueces expertos con el propósito de seleccionar 28 ítems que mejor evalúen las conductas de riesgo de las cuatro sub-escalas en las que está dividida la prueba.

A continuación se enuncian los ítems que conforman cada sub-escala y encontrara una breve descripción de las cuatro sub-escalas. Así mismo encontraran un formato con el cual se pretende medir la claridad, pertinencia y observaciones para cada reactivo, este debe ser diligenciado por usted.

Gracias por su apoyo y colaboración en este proceso.

Ítems que conforman cada sub-escala.

Velocidad: 3, 9, 14, 20, 22, 27, 31, 32, 36, 39.

Prelación en la vía: 4, 11, 13, 16, 21, 23, 24, 26, 28, 38.

Fatiga: 1, 5, 7, 10, 12, 15, 17, 29, 25, 35.

Distractores: 2, 6, 8, 18, 29, 30, 33, 34, 37, 40.

Descripción de las cuatro sub-escalas.

Velocidad: Esta sub-escala fue diseñada teniendo en cuenta las estadísticas presentadas por el fondo de seguridad vial (2008), las cuales señalan que una de las principales causas de accidentalidad es el exceso de velocidad, es por esto, que se busca medir si la velocidad representa una conducta de riesgo de mayor incidencia en conductores de servicio público.

Prelación en la vía: La prelación en la vía es el derecho que tiene el conductor de un vehículo a continuar la trayectoria que lleva, cuando se presentan situaciones en las que otro vehículo puede obstruir el paso; en estos casos el vehículo que tiene la prioridad debe continuar la marcha y los demás deben detenerse. Es importante aclarar que el Código de Transito ha diseñado normas para establecer quien tiene la prelación en la vía, las cuales son indicadas al conductor por medio de las señales de transito. Esta escala busca medir si los conductores acatan y respetan la prelación que lleva el otro vehículo en determinado momento, de acuerdo con las normas de transito.

Fatiga: La fatiga es la respuesta natural del organismo frente al esfuerzo físico como mental sostenido en el tiempo, Según Oñate (2006), también puede definirse como la pérdida del estado de alerta, la cual eventualmente puede terminar en sueño. Teniendo en cuenta que algunos conductores de servicio publico deben manejar durante prolongados periodos de tiempo, se diseño esta escalas con el fin de conocer si la fatiga hace parte de las conductas de riesgo asumidas por conductores de servicio publico de Bucaramanga y su área metropolitana.

Distractores: Se produce una distracción en la conducción, de acuerdo con Gras (2008), cuando algún suceso, actividad, objeto o persona dentro o fuera del vehículo captan la atención del conductor y la desvían de la tarea de conducir. Se pretende conocer si los diferentes distractores, como la falta de visibilidad (lluvia o neblina), realización de tareas secundarias (hablar por celular, buscar un objeto dentro del vehículo, discutir con el acompañante, entre otras.), o diferentes estímulos visuales (vallas, publicidad) tienen que ver con las conductas de riesgo asumidas por conductores de servicio publico.

ITEMS	CLARIDAD DEL ITEM	PERTINENCIA DEL ITEM	OBSERVACIONES
1. Dormí poco la noche anterior, y salgo a trabajar aunque me sienta cansado.			
2. He contestado llamadas mientras conduzco.			
3. Disminuyo la velocidad cuando me aproximo a una cebsa.			
4. He invadido el carril contrario en sitios no permitidos para adelantar otro vehículo.			
5 Utilizo gafas recetadas pero mientras conduzco no las utilizo.			
6. He encendido y fumado un cigarrillo mientras conduzco.			
7. Debo viajar de una ciudad a otra conduciendo recorridos de 10 horas o más sin descansar.			
8. Busco algún objeto que necesito, dentro de mi auto mientras conduzco			
9. Disminuyo la velocidad en una zona escolar.			
10. He estado tomando hasta altas horas de la madrugada y al otro día muy temprano debo iniciar mi turno correspondiente.			
11. Me encuentro manejando y llego al semáforo, noto que la luz se encuentra en amarillo yo paso rápidamente.			
12. Llevo varios días sin dormir me siento cansado pero debo continuar trabajando hasta cumplir mi turno.			
13. Me detengo en zonas marcadas para el paso de peatones.			
14. Cuando conduzco disminuyo la velocidad cuando hay concentración de personas			
. 15. Me llaman a las 2 de la mañana cuando estoy descansando para ir a recoger un familiar me levanto y voy			
16. He pasado un semáforo en rojo ante la ausencia de supervisión vial.			
17. Cuando trabajo en la noche y me siento fatigado, continuo manejando hasta la hora que debo entregar el turno.			
18. He cambiado el CD de mi auto mientras conduzco.			

ITEMS	CLARIDAD DEL ITEM	PERTINENCIA DEL ITEM	OBSERVACIONES
19. Llevo 6 horas conduciendo en la ciudad durante el día me siento cansado e irritado espero hasta terminar el turno.			
20. Voy rápidamente por la vía de repente aparece un pasajero yo lo recogería			
21. Si necesito ir por una autopista a 80km por hora voy por el carril derecho.			
22. Manejo con precaución y disminuyo velocidad cuando voy en superficies rizadas.			
23. Cuando estoy estacionado espero a que pasen los demás vehículos para iniciar la marcha.			
24. le doy paso a una ambulancia y demás vehículos de socorro.			
25. Cuando inicie por primera vez a trabajar como taxista duraba periodos de 6 ha 8 horas conduciendo.			
26. Conduzco mientras voy acompañado por un niño y estoy pendiente de que este bien sentado y que no saque sus manos ni su cabeza por la ventana.			
27. He realizado un pique por diversión.			
28. He realizado cruces en lugares no permitidos.			
29. Cuando estoy conduciendo y pasa una persona atractiva, yo le hago cumplidos o la he saludado.			
30. Hay un accidente en el carril contrario, me quedo observando para saber acerca de lo sucedido mientras conduzco.			
31. He competido con otros automóviles por saber quien va más rápido.			
32. Me detengo cuando el semáforo esta en amarillo			
33. He conducido mientras discuto con mi acompañante.			

ITEMS	CLARIDAD DEL ITEM	PERTINENCIA DEL ITEM	OBSERVACIONES
34. Tengo que llegar rápido para entregar mi turno pero delante de mí va un automóvil muy lento, yo lo adelantaría rápidamente en una curva.			
35. He estado manejando durante toda una noche sin descansar.			
36. He competido con otros automóviles para recoger primero un pasajero.			
37. Sintonizo la emisora mientras conduzco			
38. Me detengo en una esquina donde debo hacer pare.			
39. Usted va rápidamente por la vía y aparece un pasajero usted frena y lo recoge.			
40. He conducido en un día con poca visibilidad debido a neblina o lluvia.			

OBSERVACIONES GENERALES.