

BÚSQUEDA DE SENSACIONES, RASGO PRESENTE EN CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS QUE COMETEN INFRACCIONES DE TRÁNSITO

Jesús María Gálvez Hoyos¹, Iván Alexis González Gallo², Facultad de Psicología Universidad Pontificia Bolivariana Bucaramanga
Recibido Junio 23, 2010 – Aceptado Septiembre 21, 2010
<http://dx.doi.org/10.18566/puente.v4n2.a09>

Resumen—La Búsqueda de sensaciones como rasgo de personalidad, se relaciona de acuerdo con la teoría y estudios realizados con conductas de riesgo. Este artículo presenta el resultado parcial obtenido en un primer estudio que buscó identificar la presencia del rasgo BS en conductores de motocicletas infractores en el Municipio de Piedecuesta que se evaluaron con la Escala BS VI de Zuckerman. Se encontró el rasgo en nivel alto en 26 de 100 participantes en el estudio entre 16 y 40 años, 22 hombres y 4 mujeres, lo cual confirma planteamientos teóricos que indican que la presencia alta del rasgo puede provocar conductas de riesgo en la conducción relacionadas con los índices de accidentalidad por el incumplimiento de las normas de tránsito.

Palabras clave— Búsqueda de sensaciones, prevención de accidentalidad, conductas de riesgo, conductores de motocicletas.

Abstract— Sensation Seeking (SS) as a personality trait relates with high risk behavior, according to theory and empirical data. This paper presents a result obtained in a first study that aimed to identify level of SS trait in motorcycle drivers offenders to the traffic law from the municipality of Piedecuesta who answered Zuckerman's Sensation Seeking Scale (SSS) - VI. Results show a high level of the trait in 26 out of 100 participants from 16 to 40 years old, 22 males and 4 females which confirm theoretical approaches which suggest that high levels of the trait might be related to traffic accidents and high risk driving.

Keywords— Sensation Seeking, Accidentality prevention, Risky behavior, motorcycle drivers.

1. Psicólogo, Magister en Psicología Comunitaria, Profesor Asociado Facultad de Psicología. Correo. jesus.galvez@upb.edu.co

2., Auxiliar de Investigación. Estudiante IX semestre de Psicología. Correo, ivan.gonzalez@upb.edu.co

I. INTRODUCCIÓN

Uno de los fenómenos sociales que se están viviendo en Colombia es el aumento de los índices de accidentalidad en vehículos automotores con resultados fatales para la conservación de la vida y el mantenimiento del patrimonio, las incapacidades generadas, las secuelas en el tiempo tanto a nivel fisiológico como psicológico, el estrés post-traumático, los efectos jurídicos derivados de éstos, muchas veces con la privación de la libertad por el tipo de lesión ocasionada, entre otros, lo cual ha hecho que paulatinamente se convierta el fenómeno en un problema de salud pública a nivel mundial de acuerdo con el Observatorio de Movilidad Urbana de Bogotá, (2006) [1] por las consecuencias que ocasiona a nivel personal, social y económico, (Gálvez y González 2010) [2].

Las estadísticas de los últimos cinco años presentadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses y el Fondo de Prevención Vial muestran como se han comportado los niveles de accidentalidad entre los años 2004 y 2008. En el Tabla 1 se observa el aumento en el número de accidentados en motocicletas con un incremento del 104.15%.

En la Tabla II se observa que los vehículos involucrados en un mayor número de accidentes de tránsito fueron las motocicletas y motocarros que causaron 1.824 muertes y 17.601 lesionados en el territorio colombiano durante el 2007.

TABLA I
NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y DECESOS
SEGÚN CONDICIÓN. 2004-2008

Año	Accidentes	Peatón	Pasajero	Conductor	Motociclista	Ciclista	Otro	Muertos
04	229.184	2.065	1.247	533	1.012	413	213	5.483
05	185.697	1.893	809	348	1.308	458	602	5.488
06	207.393	1.726	696	387	1.648	442	587	5.486
07	181.076	1.755	1.100	789	1.438	393	167	5.409
08	174.178	1.742	710	395	2.066	351	167	5.431

Instituto Nacional de Medicina Legal. División de referencia de información pericial. Fonprev.2009 [3]

TABLA II
MUERTOS Y LESIONADOS POR ACCIDENTES DE
TRÁNSITO SEGÚN VEHÍCULO INVOLUCRADO. 2007

Vehículo involucrado	Muertos	Lesionados	Total
Moto o motocarro	1.824	17.151	18.975
Automovil (incluye taxis)	359	3.576	3935
Bicicleta	406	3.148	3554
Buseta		1.573	1573
Bus	84	1.341	1425
Camioneta	124	522	646
Camper	124	430	554
Camión furgón	78	237	315
Microbus	95	209	304

Tomado de Forensis 2007 [4]

Estos datos sugieren la necesidad de realizar estudios sobre las características psicológicas de los conductores de este tipo de vehículos automotores, identificar rasgos de personalidad, estilos de conducción, percepción del riesgo y conductas de este, alteraciones en la atención, seguimiento de instrucciones, acatamiento de normas, entre otros.

I. ASPECTOS TEÓRICOS.

Revisando la literatura relacionada con el tema se encuentran estudios que reconocen un rasgo de personalidad definido por Zuckerman (1997), citado por Chico (2000) [5] como Búsqueda de Sensaciones (BS) presente en todas las personas en quienes se manifiesta en diferentes niveles, que se ha asociado a conductas de riesgo en diversas actividades humanas, entre otras, a la conducción, que de acuerdo con su nivel de presencia (alto) puede incidir en la comisión de accidentes de tráfico.

La búsqueda de sensaciones y su relación con las conductas de riesgo en la conducción es un área de estudio reciente, Zuckerman (2007) [6] plantea la importancia de revisar este rasgo en conductores de vehículos automotores; al respecto actualmente se viene desarrollando investigaciones que muestran una relación entre el rasgo y las conductas de riesgo en la conducción. (Ledezma, Poo y Peltzer 2007 [7], Acevedo, Guzmán y Gálvez, 2009 [8], Gálvez y González, 2010 [2]).

La conducta de riesgo en la conducción implica el manejo imprudente de vehículos automotores que en el país se encuentra enunciada en el Nuevo Código Nacional de Tránsito de Colombia, Ley 769 del 2002, en el artículo 61, (pág. 43) [9]: “Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras este se encuentre en movimiento”, estas acciones que afectan la seguridad se pueden tipificar como conductas de riesgo que ponen en peligro la vida del conductor, de sus ocupantes o de otras personas, además de los bienes individuales y colectivos y que de acuerdo con el mismo Código tiene una sanción económica que busca disminuirlas y proteger la vida y patrimonio de las personas.

Entre los vehículos automotores se encuentra la motocicleta, definida en el mismo Código como “Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante” (p. 14) que por sus características se presta una mayor maniobrabilidad y de acuerdo con las condiciones psicológicas del conductor para la presencia de conductas de riesgo en la conducción enunciadas en el Cap. V, artículo 95 del mismo Código. [9].

La conducción de vehículos automotores se puede convertir en una conducta de alto riesgo, de acuerdo con las características de la persona que conduce, la interacción entre esta y otros conductores o peatones, las características físicas del terreno y la forma como él percibe las indicaciones para una conducción adecuada y su interpretación de éstas.

Acercarse a la BS como rasgo de personalidad que influye en conductas de riesgo puede permitir identificar, en función del nivel que se presente en los conductores, la incidencia del rasgo en la comisión de accidentes y en los índices de accidentalidad, que de acuerdo con las estadísticas se han venido incrementando en los últimos años, es importante resaltar como indica Montoro (2005) [10]

que la percepción deficiente del riesgo es posiblemente la causa más profunda de los accidentes.

Los accidentes de tránsito se han definido como un evento fortuito sobre el cual difícilmente se tiene control, pero que de acuerdo con estudios recientes (Gálvez, 2008) [11] se pueden prevenir dado que la mayoría de estos de acuerdo con las estadísticas ocurren por factores humanos que pueden ser predecibles como la falta de habilidad, imprudencia o incumplimiento de las normas de tránsito. El 90% de los accidentes de tránsito ocurren por errores en la conducción y la accidentalidad vial se puede predecir y prevenir en gran medida por ser de acuerdo con estos porcentajes causa directa del comportamiento humano (Observatorio de Movilidad Urbana de Bogotá, 2006 [1]; Brea, 2007 [12]) que se convierte en riesgoso.

De acuerdo con la OMS (2006) [13] 1,2 millones de personas mueren en accidentes de tránsito cada año y otros varios centenares de personas sufren heridas y algunas de ellas quedan discapacitadas permanentemente. La inmensa mayoría de esos traumatismos se producen en los países en desarrollo, y afectan a peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de los transportes públicos, muchos de los cuales nunca podrían adquirir un automóvil privado.

Los programas y políticas que se elaboran para prevenir accidentes de tránsito incluyen estrategias para mostrar a los conductores las consecuencias que tienen el conducir en exceso de velocidad, bajo la influencia de sustancias psicoactivas, no respetar las señales y la normatividad vigente, incluyen la promoción del uso de los accesorios de seguridad en los vehículos e insisten en la necesidad de tener en cuenta factores personales, mecánicos y medio ambientales en la conducción de un vehículo automotor.

Como plantea Forero (2007) [14] existe la necesidad de encontrar diferentes factores individuales que pueden influir en la accidentalidad y que están en el orden de lo sociológico, psicológico y biológico, la BS está en relación con estas variables dado que, es un rasgo de personalidad que comporta aspectos psico-biológicos.

II. ESTUDIO REALIZADO

En relación con lo enunciado, se realizó un estudio con cien conductores de motocicletas infractores al Código de Transito en el Municipio de Piedecuesta en el 2009 a quienes se les aplicó la prueba de Búsqueda de Sensaciones (BS) VI de Marvin Zuckerman y se encontró el rasgo en un nivel alto en veintiséis de ellos, veintidós hombres y cuatro mujeres entre diez y seis y cuarenta años, que representan un 26% del total de participantes. La Figura 1 presenta los puntajes encontrados en siete rangos de edad.

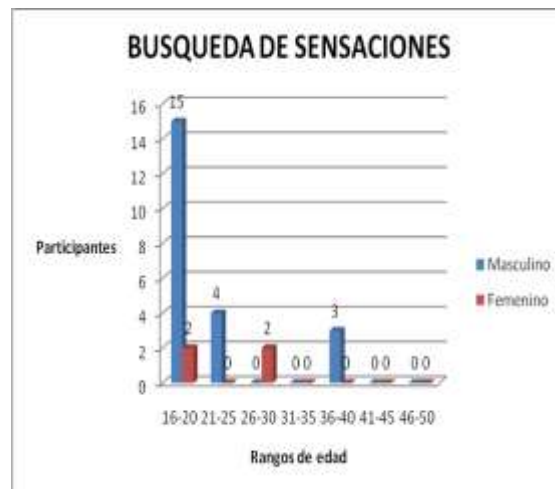


Fig. 1. Participantes con puntuaciones en la prueba BS por encima de 55, nivel de rasgo alto, por edad y género.

III. CONCLUSIONES

Los resultados obtenidos concuerdan con estudios realizados., donde se muestra que entre los 16 y 35 años el rasgo tiene tendencia a presentarse de forma alta y significativa, para decrecer con la edad y aparecer de forma baja en adultos.. (Gálvez y González, 2010) [2].

Además se muestra como el rasgo está presente en un tipo de conducta de riesgo en la conducción (Zuckerman 2007) [6], en este caso la infracción a las normas de tránsito que asociada con otras conductas conduce a cometer accidentes de tránsito.

Es importante hacer notar la diferencia presentada en el género entre los conductores infractores pues de 100 solamente 16 fueron mujeres, un 16%, en cambio el número mayor fue de hombres 84 lo cual equivale a un alto porcentaje 84% .

Caben las preguntas sobre si los hombres cometen un mayor número de infracciones de tránsito respecto de las mujeres por ser estas son más cuidadosas o

más respetuosas de las normas, si existe una diferencia significativa en la presencia del entre los géneros, si la presencia alta llevó a cometer las infracciones o si existen otras variables intervinientes y cuáles son éstas.

Lo cual lleva a plantear la necesidad e importancia de continuar estudiando el comportamiento del rasgo por género y edad, nivel socioeconómico y educacional, junto con otras variables intrasujeto como factores emocionales, procesos de atención, percepción, ejecución de tareas, seguimiento de instrucciones, acatamiento de normas, influencia social, entre otras.

Este tipo de investigaciones aportan a la comprensión del fenómeno desde la BS y de acuerdo con los resultados obtenidos permiten identificar factores personales que asociados a conductas de riesgo y con factores del vehículo y medio ambientales pueden ser variables que intervienen en un accidente de tránsito y que ponen en peligro la vida y bienes de las personas involucradas.

BIOGRAFIA



Jesús María Gálvez Hoyos. Psicólogo egresado de la Universidad Católica de Colombia, D.C. Magister en Psicología Comunitaria de la Pontificia Universidad Javeriana, integrante del grupo de Investigación en Psicología Social Análisis y Transformación Psicosocial, profesor asociado Facultad de Psicología

de la Universidad pontificia Bolivariana

REFERENCIAS

- [1] Observatorio de Movilidad Urbana. Secretaría de Tránsito de Bogotá, D.C. 2006.
- [2] J.M. Gálvez, I. González. Presencia del rasgo búsqueda de sensaciones (BS) en conductores de motocicletas infractores a las normas de tránsito. Ponencia presentada en el Congreso Interamericano de Tránsito y transporte. Curitiba (Brasil) en Junio 2010. En prensa. 2010
- [3] Fonprev. (2009) Instituto Nacional de Medicina Legal. División de referencia de información pericial. Bogotá D.C.
- [4] Forensis (2007) Datos para la vida. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Bogotá.
- [5] E. Chico. Búsqueda de sensaciones. *Psicothema*. Vol 12. No. 2. 2000. Pp. 229-235.
- [6] M. Zuckerman, *Sensation Seeking and Risky Behavior*. Washington. American Psychological Association. 2007.
- [7] R. Ledesma, F. Poó, R. Peltzer, Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamientos de riesgo en la conducción. *Avalaao Psicológica*, Vol 6, 2007. Pp 2.
- [8] G. Acevedo, E. Guzmán, E. y J.M Gálvez. Relación entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de servicio público en Bucaramanga. Trabajo de Grado para optar el título de Psicólogos, Bucaramanga. Universidad Pontificia Bolivariana. 2009
- [9] Nuevo Código Nacional de Tránsito. Ley 7696 de 2002. Bogotá. Editorial El Trebol. 2002.
- [10] L. Montoro. Les distraccions en la conducció. Recuperado Marzo 2009 de www.fundacioabertis.org/rcs-jor/montoro_1-pdf
- [11] J.M. Gálvez. Seguridad vial y tránsito. Documento de circulación interna del Grupo de Análisis y Transformación psico-social. Universidad Pontificia Bolivariana Seccional Bucaramanga. Facultad de Psicología. 2008.
- [12] M. Brea La evaluación psicológica al conductor de vehículos de motor: una necesidad para la seguridad vial dominicana. *Revista Electrónica Psicología Científica*. 2007)
- [13] OMS día mundial de la salud 2004. Recuperado marzo 2010 de www.paho.org/spanish/dd/pin/whd04_main.htm
- [14] L. Forero. (2007) Muertes y lesiones por accidentes de tránsito. *Forensis. Datos para la vida*. Bogotá. Instituto de medicina legal y ciencias forenses.