

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

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

2010

**Licda. Susana Umaña Artavia
Psicóloga**

Equipo Responsable

Dirección de Proyectos

Eddie Elizondo Mora
Teresita Guzmán Duarte
Eduardo Caravaca Picado
Francisco Castro Delgado
Carlos Güemez Shedden
Susana Umaña Artavia

Asesoría en Tecnología de la Información

Rocio Gamboa Gamboa
Digna Walters Brown

Reconocimientos

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

Así también al compañero del Área de Investigación y Estadística Adrian Solís Chavarría y al Señor José Rodríguez Chinchilla pensionado de la Unidad de Transportes por su colaboración en el transporte hasta Pococí.

Tabla de Contenido

CONTENIDO ÍNDICE GENERAL

Introducción	7
1. Marco Teórico.....	9
1.1. Factores de riesgo en la conducción:	9
1.2. Jerarquía de Necesidades.....	12
1.3. Autoestima	14
1.4. Inteligencia Emocional.....	16
1.5. Ser hombre en Costa Rica	22
1.6. Búsqueda de Sensaciones	26
1.7. Actitud.....	27
1.8. Comportamiento.....	28
2. Metodología.....	31
2.1. Objetivo General	31
2.2. Justificación.....	32
2.3. Tipo de Investigación	33
2.4. Técnica	34
2.4.2. Sexo:.....	35
2.4.3. Estratificación por edad:	35
2.4.4. Estratificación geográfica:	36
2.4.5. Estratificación por tamaño de hábitat.....	37
2.5. Administración de Instrumentos	40
2.6. Instrumentos administrados:.....	40
2.7. Codificación y Análisis de Datos.....	41

3. Análisis y Resultados.....	42
3.1. Análisis de los datos socio-demográficos	42
3.2. Análisis de los resultados obtenidos por las escalas de actitudes y comportamientos de riesgo y la escala de búsqueda de sensaciones.....	44
4. Conclusiones	82
5. Recomendaciones	88
6. Bibliografía.....	89
7. Anexos.....	92

Contenido Índice Gráficos

Gráfico 1: Distribución de accidentes por distritos 2009.....	38
Gráfico 2: Violación a las reglas de tránsito	65
Gráfico 3: Alta Velocidad	66
Gráfico 4: Uso del celular.....	67
Gráfico 5: Conducción descuidada	68
Gráfico 6: Conducción distraída.....	69
Gráfico 7: Conducción temeraria	70
Gráfico 8: Uso del cinturón de seguridad	71
Gráfico 9: Manejo bajo los efectos del alcohol	72
Gráfico 10: Agresión en la conducción.....	73

Contenido Índice Tablas

ACTITUDES HACIA LA VIOLACIÓN A LAS REGLAS DE TRANSITO	45
ACTITUDES HACIA LA ALTA VELOCIDAD	48

ACTITUDES HACIA EL USO DEL CELULAR EN LA CONDUCCIÓN	50
ACTITUDES HACIA CONDUCCIÓN DESCUIDADA	51
ACTITUDES HACIA LA CONDUCCIÓN DISTRAÍDA	51
ACTITUDES HACIA LA CONDUCCIÓN TEMERARIA	52
ACTITUDES HACIA EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD	53
ACTITUDES HACIA EL MANEJO DESCUIDADO DE OTROS CONDUCTORES	53
ACTITUDES HACIA EL MANEJO BAJO EFECTOS DEL ALCOHOL	54
ACTITUDES HACIA LA AGRESIÓN EN EL MANEJO.....	55
COMPORTAMIENTOS HACIA LA ALTA VELOCIDAD.....	56
COMPORTAMIENTOS HACIA LA VIOLACIÓN DE LAS REGLAS DE TRÁNSITO	57
COMPORTAMIENTO HACIA EL USO DEL CELULAR	58
COMPORTAMIENTO DISTRAÍDO EN LA CONDUCCIÓN.....	58
COMPORTAMIENTO DESCUIDAD EN LA CONDUCCIÓN	59
COMPORTAMIENTO HACIA LA CONDUCCIÓN TEMERARIA	59
COMPORTAMIENTO HACIA EL CINTURÓN DE SEGURIDAD.....	61
COMP. HACIA EL MANEJO BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL	61
COMPORTAMIENTO AGRESIVO AL MANEJAR.....	62
CORRELACIÓN ENTRE ACTITUDES Y COMPORTAMIENTOS HACIA LA CONDUCCIÓN.....	63
DESINHIBICIÓN.....	76
SUSCEPTIBILIDAD AL ABURRIMIENTO.....	78
BÚSQUEDA DE EXPERIENCIAS.....	79
ENTUSIASMO Y BUSQUEDA DE AVENTURAS	80

INTRODUCCIÓN

Con el desarrollo mundial de las ciudades que atrajo entre sus adelantos el uso de vehículos automotores, los cuales han generado a su vez un cambio radical en el ser humano a nivel físico, psíquico, emocional, etc.

El hombre en su necesidad de encajar en el medio ambiente e ir avanzando hacia la modernidad debió adaptar su forma de ser a la nueva y atareada vida, aprender a maniobrar los vehículos y tratar de hacerlo lo mejor posible.

Al ir utilizándose más el vehículo y al ser más proliero, se vio la necesidad de regular su uso y evitar así los accidentes de tránsito. Esta regulación se hizo a través de requisitos y pruebas de carácter obligatoria, en este sentido se inició la solicitud a los conductores de un dictamen de capacitación entregado por medio de un examen psicotécnico de la aptitud para la conducción.

Este fue el primer contacto que hubo de los psicólogos con la seguridad vial, ya que estos profesionales debían confeccionar y administrar estas pruebas.

Dada la cantidad de vehículos que continuaban accidentándose, a pesar de que sus conductores obtenían el carnet de conducción, esta situación hizo ver la necesidad de estudiar a los actores viales desde otras perspectivas, que no fuera solamente la aplicación de unas normativas, sino a nivel emocional, ¿Cuáles eran sus percepciones, pensamientos, sentimientos, etc., a la hora de conducir? ¿Porqué si obtenían el carnet de de aptitud para la conducción continuaban los accidentes?.

Esta y otras preguntas fue lo que llevó a extender la tarea del psicólogo en la seguridad vial a algo más amplio y profundo y a realizar investigaciones de las conductas, cogniciones, percepciones, etc., de los conductores y convertir esta tarea en una de las más arduas que investiga el psicólogo.

En este sentido se ha realizado esta investigación en el Cantón de Pococí, para conocer cuáles son las percepciones del conductor de este cantón y proponer posibles opciones de intervención.

1. MARCO TEÓRICO

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

1.1. Factores de riesgo en la conducción:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Asimismo, el alcohol produce importantes efectos sobre la coordinación bimanual, deteriorándola, y sobre la atención y la resistencia a la monotonía. También se va a ver alterada la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia y la situación relativa del vehículo, así como la capacidad para seguir una trayectoria o hacer frente a una situación inesperada.

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

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

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

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

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

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

1.2. Jerarquía de Necesidades

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

- Necesidades fisiológicas: estas necesidades son la primera prioridad del individuo y se relacionan con la supervivencia, entre ellas están: la alimentación, el saciar la sed, el mantenimiento de una temperatura corporal adecuada, también se encuentran necesidades de otro tipo como el sexo, la maternidad o las actividades completas.
- Necesidades de seguridad: en esta categoría se encuentra la necesidad de protección, estas necesidades se relacionan con el temor de los individuos a perder el control de su vida y están íntimamente ligadas al miedo, miedo a lo desconocido. Y hay necesidad de seguridad física, de empleo, de recursos, moral, familiar, de salud, de propiedad privada, etc. Es la necesidad de estabilidad emocional y física.

- Necesidades sociales: tienen relación con la necesidad de compañía del ser humano, con su aspecto afectivo y su participación social, se dan una vez satisfechas las necesidades fisiológicas y de seguridad, la motivación se da por las necesidades sociales. Entre estas están las necesidades de comunicarse con otras personas, la de establecer amistad con ellas, la de manifestar y recibir afecto, la de vivir en comunidad, la de pertenecer a un grupo y sentirse aceptado dentro de él, entre otras.
- Necesidades de reconocimiento: necesidades del ego o de la autoestima. Es la necesidad de toda persona de sentirse apreciado, tener prestigio y destacar dentro de su grupo social, de igual manera se incluyen la autovaloración y el respeto a sí mismo.
- Necesidades de autorrealización: se convierten en el ideal para cada individuo, incluye la moral, creatividad, espontaneidad, falta de prejuicios, aceptación de hechos, resolución de problemas. En este nivel el ser humano requiere trascender, dejar huella, realizar su propia obra, desarrollar su talento al máximo.

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

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

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

1.3. Autoestima

Es un estado mental, que lleva al ser humano a crearse un concepto valorativo de sí mismo, este puede ser positivo o negativo. Este concepto valorativo, está sustentado por los pensamientos, sentimientos, sensaciones y experiencias que se han ido recogiendo e interiorizando en la vida.

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

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

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

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

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

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

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

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

- ***Autoestima es baja.***

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

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

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

Branden, N. (1995):

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

- ***Autoestima adecuada***

Branden, N. (1995):

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

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

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

1.4. Inteligencia Emocional

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

Ante el crecimiento vehicular, se exige cada vez más de conductores inteligentes, esta inteligencia no siempre se encuentra en todos los conductores; varios factores

inciden para ser un buen conductor, entre ellos: experiencia, edad, madurez emocional y muy importante la inteligencia aplicada a la hora de la conducción.

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

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

Según la Inteligencia Emocional todos los seres humanos poseemos dos mentes, una racional y la otra emocional, donde las dos interactúan entre sí, para construir la vida mental. De la integración de estas dos mentes, provienen los pensamientos y por lo tanto acciones que se decidan tomar.

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

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

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

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

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

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

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

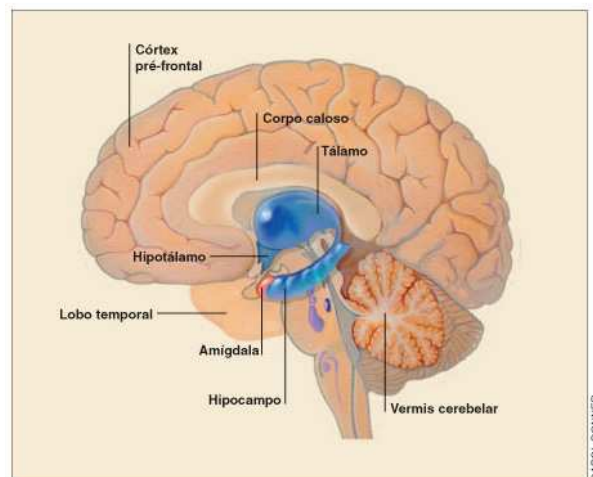
El neocórtex o corteza más reciente es el área más evolucionada del córtex. En el neocórtex se encuentran las funciones como la percepción sensorial, la generación de órdenes motrices, razonamiento espacial, el pensamiento consciente y, en los humanos, el lenguaje.

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

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

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

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



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

Otras teorías de inteligencia emocional son:

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

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

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

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

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

Las personas somos dominados por alguno de los dos hemisferios. "Las personas con predominio del hemisferio izquierdo son lógicas, razonan todo paso a paso, se informan exhaustivamente antes de actuar, y muchas veces no concretan lo que quieren por exceso de razonamiento. Las personas con predominio del hemisferio derecho son

emocionales, intuitivas, poco dadas a razonar, en algunos casos extremadamente sensibles y perceptivos. Estas personas suelen sacar conclusiones por lo que sienten y no por lo que piensan” Maryon-Davis, (1986).

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

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

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

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

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

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

1.5. Ser hombre en Costa Rica

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

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

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

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

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

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

Según Schifter, desde la infancia se inculca a cada sexo patrones muy distintos de comportamiento. Todo sistema de dominación debe hacer diferenciación entre dominados

y dominantes. Los individuos deben hacer la identificación, para ser reconocidos en alguno de los dos grupos y cumplir así su papel.

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

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

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

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

Mientras que, definen los atributos femeninos como:

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

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

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

El hombre por naturaleza es competente, las relaciones entre machos se centran alrededor de la lucha por el poder grupal o individual. El necesita medirse con los otros

hombres para establecer niveles jerárquicos. En esta jerarquía el que alcanza mayor peldaño será el que sea más hombre, el que tenga más atributos masculinos.

1.6. Búsqueda de Sensaciones:

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

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

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

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

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

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

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

La presencia de riesgo puede también implicar el rasgo de impulsividad. Cuando se da la oportunidad de una actividad arriesgada, los impulsivos son propensos a actuar rápidamente sin pensar o planificar demasiado. Piensan sobre sus acciones más tarde, en caso de hacerlo. La ausencia de cognición previa a la acción implica que los resultados de las conductas del pasado no desempeñan un papel importante en las decisiones conductuales.

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

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

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

1.7. Actitud

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

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

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

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

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

1.8. Comportamiento

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

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

- **Teoría del comportamiento planificado o razonado**

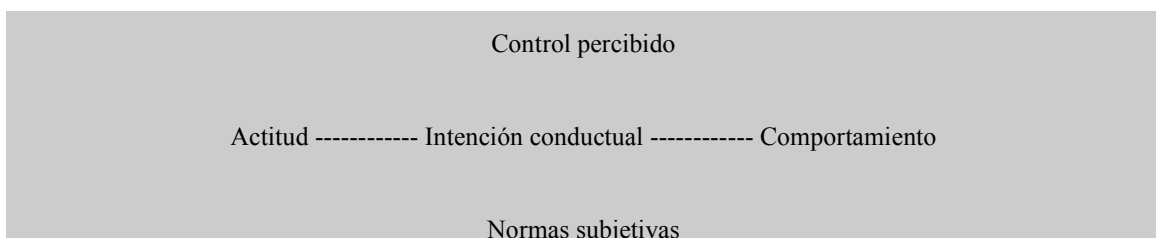
Esta teoría plantea que el comportamiento es subjetivo y por lo tanto puede modificarse a conveniencia. Se utiliza para predecir conductas planificadas.

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

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

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

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



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

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

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

Acontecimiento ----- Actitud (percepción objeto) ----- Definición situacional ----- Conducta

Actitud = Conocimiento sobre lo que es apropiado (normas)

2. METODOLOGÍA

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

El objetivo que se define para la presente investigación es:

2.1. Objetivo General

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

Objetivos específicos son:

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

2.2. Justificación

El Consejo de Seguridad Vial, en su labor promotora y formadora de la seguridad vial, ha visto la necesidad de enfocar sus esfuerzos hacia los cantones con mayor accidentabilidad vial, seleccionando de esta forma 10 cantones para intervenir en los próximos 5 años.

Los 10 cantones seleccionados son:

- Pococí
- Alajuela
- San José
- Pérez Zeledón
- Osa
- San Carlos
- Puntarenas
- Limón
- Nicoya
- Carrillo

El factor humano en la psicología es el aspecto más importante y a tener en cuenta en todo tipo de actividades, especialmente en las que impliquen riesgo y alto grado de accidentabilidad.

Es por esto, que el psicólogo en la seguridad vial realiza funciones tales como:

- Estudio e investigación de las causas psicológicas de los accidentes y de los factores de riesgo en la conducción.
- Campañas de prevención.
- Asesoramiento
- Formación.

Partiendo desde este punto de vista, se inició la presente investigación, donde se pretende realizar un análisis psicológico de los principales factores de riesgo en los que incurren los conductores del Cantón de Pococí, desde su perspectiva cognitiva y por lo tanto conductual.

Así también se propone una serie de recomendaciones en cuanto a opciones de intervención que se pueden ofrecer a la población en investigación, a fin de prevenir la accidentabilidad vial del cantón.

2.3. Tipo de Investigación

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

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

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

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

2.4. Técnica

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

Los conductores debían cumplir con los siguientes requisitos o filtros:

2.4.1. Tipo de Vehículo:

- Haber sido infraccionados durante el año 2009.
- Ser conductor de vehículo liviano con licencias de conducir B1 y/o motocicletas propias con licencias A1, A2 y A3, plenamente vigentes.

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

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

Tipo vehículo involucrado	Cantidad	Frec. Relativa
Motocicleta	102	14,45 %
Vehículo liviano particular	270	38,24 %
Rural grande	53	7,51 %

Ganadero	83	11,76 %
Vehículos todo peso	43	6,09 %
Taxis	56	7,93 %
Autobuses	20	2,83 %
Tractor de llantas	37	5,24 %
Tractor de orugas	14	1,98 %
Vehículo profesional	1	0,14 %
Sin licencia	23	3,26 %
No especifica	4	0,57 %

- Haber conducido durante los doce meses anteriores al estudio.

2.4.2. Sexo:

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

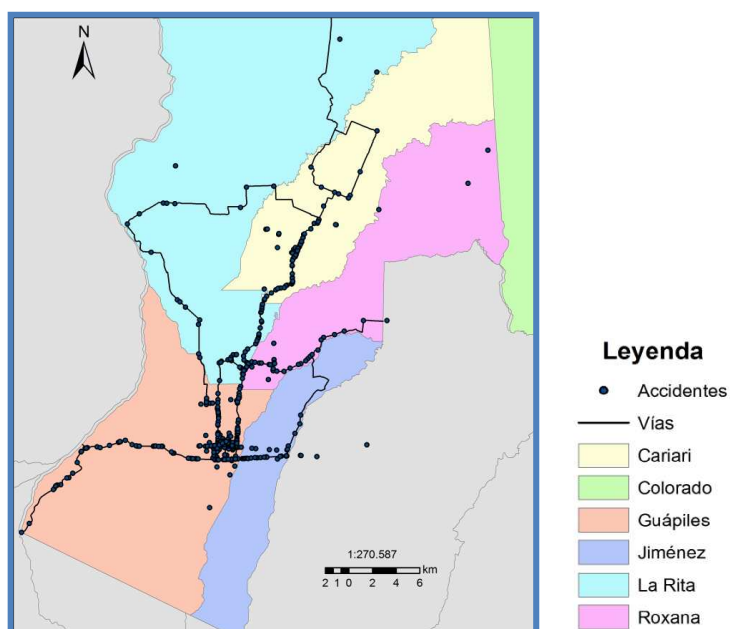
Sexo de la victima	Frec. Relativa
Masculino	87,07%
Femenino	12,92%

2.4.3. Estratificación por edad:

Tener entre 21 y 45 años:

Grupos de edades de involucrados	Cantidad de personas	Frecuencia Relativa
0 - 5 años	6	0,76
6 - 10 años	3	0,38
11 - 15 años	1	0,13
16 - 20 años	16	2,03
21 - 25 años	122	15,44
26 - 30 años	120	15,19
31 - 35 años	100	12,66
36 - 40 años	81	10,25
41 - 45 años	82	10,38
46 - 50 años	51	6,46
51 - 55 años	40	5,06
56 - 60 años	43	5,44
61 - 65 años	21	2,66
Más de 66 años	20	2,53
Sin definir	84	10,63

2.4.4. Estratificación geográfica:



COSEVI. Suministrado por la Dirección de Proyectos, Área de Investigación.

Según la base de datos del Cantón de Pococí, la mayor accidentalidad vial, se encuentra en las rutas nacionales, con un 55% en vehículos livianos y un 62 % en motocicletas. Las rutas nacionales contempladas en este cuadro son las rutas 149, 247, 248, 249, 809, 810 y 814.

Tipo de ruta en que ocurren los accidentes de tránsito			
Tipo de vehículo	Tipo de Ruta	Cantidad	Frec. Relativa
Vehículos livianos	Zona Rural	8	4,62
	Zona Urbana	70	40,46
	Rutas Nacionales	95	54,91
Motocicletas	Zona Rural	8	11,27
	Zona Urbana	19	26,76
	Rutas Nacionales	44	61,97

COSEVI. Base de datos de Asesoría en Tecnología de la Información

2.4.5. Estratificación por tamaño de hábitat

A partir de los datos poblacionales se estimó el número de entrevistas a realizar por edad, género y tamaño de hábitat dentro de cada distrito. El tamaño de la muestra fue de 115 conductores.