

Factores psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación

Dr. Serafín Aldea Muñoz¹

Resumen

Los automovilistas se ven afectados por una serie de factores psicológicos que están relacionados con los accidentes de tráfico. En este trabajo, procuramos investigar estas variables basándonos en las fuentes de información - y bibliografía más conveniente - proporcionadas por : la policía, la Dirección General de tráfico, Juzgado, Compañías aseguradoras, Cruz Roja, Seguridad Social y Forenses.

Tampoco nos podíamos olvidar de la influencia de las fuerzas sociales sobre la salud mental, que en ocasiones puede afectar intensamente a la conducción. En efecto, en las más diversas situaciones se puede comprobar que la actuación de una persona en una tarea se ve afectada por la presencia de otras personas que pueden no tener ninguna relación directa con ella.

La sociedad ha impuesto limitaciones y normas, pero la misma velocidad se siente impotente para imponer a otros controles al comportamiento más profundo, aunque inconsciente del hombre.

Las personas suelen conducir el automóvil de forma similar a como se comportan y a sus rasgos de personalidad. Sin embargo, también es importante la adaptación del modo de conducir al estado de ánimo del momento. La mayoría de los sujetos tienden a adaptar su modo de conducir a su estado emocional.

Palabras clave

Personalidad, comportamiento, estrés, presión social, velocidad, riesgo, habilidades interpersonales, aspectos motivacionales y emocionales.

Summary

Automobile drivers find themselves affected by series psychological factors which are directly related to traffic accidents. In this study we intend to investigate these variables, basing our work on the most convenient sources of information, coming from the police, the General Direction of Traffic, the courts, insurance companies, The red Cross, Social Security, and forensics.

¹ Director Depto. Psicología Soria, España. Correo electrónico: Aldea@psi.uva.es

Neither could we ignore the influence which certain forces hold over people's mental health; this can sometimes intensely affect how they drive.

In fact, in the most diverse situations we can observe the way in which a person carries out a task can be conditioned by the presence of other person who may have no direct relationship to him.

Society has established its limitations and rules, but speed itself feels omnipotence when imposing controls over the most profound behaviour in others; man is usually not conscious of these controls.

People generally drive their automobiles in a way similar to their habitual behaviour and their personality traits. Nevertheless, it is also important to consider the adaptation of their way of driving to their state of mind at any given moment. The majority of subjects tend to adapt their driving to their emotional state.

Key words

Personality, drivers, behaviour, stress, accidents, social pressure, social balance, speed risk, interpersonal skills and motivational and emotional aspects.

Personalidad y conducción

La personalidad de un individuo es un aspecto determinante de la conducta de la conducción. La medida de los rasgos de la personalidad y la predicción del comportamiento futuro están relacionados.

Se realizó una investigación titulada "Rasgos de personalidad de los conductores reincidentes", cuyo objetivo era diagnosticar los rasgos temperamentales y actitudinales de estos conductores. El estudio se lleva a cabo con dos muestras representativas de la población de conductores españoles diferenciados en la variable "accidentes".

El grupo experimental estaba formado por: conductores no accidentados y conductores que habían sufrido dos o más accidentes con daños materiales graves y/o con víctimas. Se llegó a la conclusión de que los factores que más influyen en los accidentes de tráfico suelen ser de tipo temperamental y de carácter; y que el mayor número de accidentados suelen manifestar cierta inmadurez de su personalidad de su humor, actitud de riesgo, osadía, comportamiento arbitrario y descontento en alguna faceta de su vida familiar, laboral o personal. (Abad, 1998).

Podemos afirmar que se puede realizar una predicción de las personas en determinadas ocasiones a partir de los rasgos de personalidad, aunque también hay que tener en cuenta que ciertos sujetos muestran conductas variables ante situaciones similares. Por lo tanto conviene preguntarse en cada evaluación psicológica por la consistencia de la conducta de cada persona en las distintas situaciones.

El psicólogo también debe de prestar atención a la persona y a las situaciones mediante diferentes procedimientos:

- n Observación sistemática :permite hacer registro de la conducta real del sujeto en condiciones habituales.
- n escalasdeclasificación : cuyo objetivo es la estimulación cuantitativa de uno o varios rasgos de comportamiento de un sujeto.
- n Técnicasdeempocamientodeplantillas :Consiste en definir el ambiente en un conjunto de descripciones tipo.
- n Escalasdesituación : Consiste en describir las distintas situaciones posibles y comprobar cual será el comportamiento elegido por el sujeto.

El estrés y la fatiga en la conducción

Se puede decir que el estrés es una de las enfermedades de nuestro tiempo, no obstante, más que una enfermedad podría considerarse como un conjunto de síntomas unidos a la ansiedad.

El estrés está ya plenamente inserto en nuestro estilo de vida, fue traído a nuestra sociedad de la mano del desarrollo industrial, tecnológico, burocrático y urbano que estimulan el espíritu de competencia, agresividad, inquietud, agobio y sobrecarga de trabajo ; considerándose algo habitual en la vida de las personas, sobre todo en las grandes ciudades.

Las grandes ciudades producen todo un conjunto de sistemas de exigencias, unas externas y otras propias, que representan un continuo motivo de estresamiento, rebasando los márgenes de tolerancia permisibles incompatibles con una adaptación normal al entorno.

Los automovilistas de le gran ciudad se ven afectados psicológicamente por el estrés, sobre todo cuando nos referimos a los profesionales del volante, ya que estos han de tener un tono constante de actividad, con una gran capacidad de adaptación al medio urbano, y una gran dosis de resistencia de frustración.

En el Congreso Nacional de Centros Médicos para la Seguridad Vial, afirmaron, entre otras cosas, que las alteraciones psicosomáticas que desencadenan el estrés pueden ser digestivas, cardiovasculares, respiratorias, nerviosas, y hormonales; también destacaron que son muchos los efectos del estrés desde el punto de vista psicológico : Descenso de la nutrición, aumento de los tiempos de reacción, ansiedad, agresividad y cansancio. Estas alteraciones, pueden influir e incrementar el riesgo de accidentes de tráfico. (Conde, 2000).

Efectivamente, el estrés puede ser un agente etimológico importante en los accidentes de tráfico, ya sea originado directamente por el accidente o bien indirectamente, predisponiendo o haciendo más vulnerable al individuo al accidente porque proporciona comportamientos de conducción temeraria al disminuir las capacidades preceptuales, atencionales, cognitivas o motoras.

Muchas respuestas al estrés psicológico tendentes a su manejo, superación o reducción constituyen en sí mismas comportamientos de alto riesgo, tales como la utilización del alcohol para dominar el estrés emocional al no descansar lo suficientemente o la utilización de determinados fármacos...

Sin embargo, uno de los principales problemas que nos encontramos a la hora de estudiar la relación estrés - conducción, es el de la dificultad de encontrar una definición de estrés precisa, objetiva y consensual.

Aspectos motivacionales y emocionales en la conducción

La actividad de la conducción se encuentra en estrecha interdependencia con los componentes afectivo - emocionales (motivos, sentimientos y emociones) que rigen el comportamiento humano.

Numerosas investigaciones han demostrado que la atención a las señales de tráfico depende fundamentalmente de la importancia subjetiva que se les otorga.

El conductor, pone en juego durante la conducción mucho más que sus habilidades sensoriales, perceptivas y motrices ; trae también consigo sus valores, normas, problemas, actitudes, motivos, expectativas y esperanzas, es decir, su experiencia. Un amplio conjunto de componentes con un fuerte tinte motivacional que interactúan en forma compleja para determinar las decisiones del ser humano al volante de su coche.

El objetivo general de la explicación psicológica de la conducción es mostrar como la conducta de un organismo está en función de las variables ambientales (medio) y de las operaciones mentales (individuo). Por ello, no podemos considerar el accidente como algo fortuito y aleatoriamente repartido, fruto de los errores en el desempeño de la conducción, ignorando las condiciones motivacionales y emocionales precedentes. (Phyllis, 1999).

Son muchos los factores personales, subjetivos, emocionales y situacionales que pueden intervenir en cada uno de los momentos de la secuencia comportamental de la conducción, incrementando el riesgo de accidentes.

La conducción como un proceso psicosocial

Estos factores, personales y subjetivos, y las situaciones relacionadas con ellos no son independientes de las variables sociales e influyen en la conducta de los conductores.

Tendemos a suponer que el conductor es una persona libre para decidir en cualquier situación según lo que percibe, sabe y desea, si bien está constreñido por una reglamentación estricta dentro de un marco definido. Un buen conocimiento de los factores que influyen en el comportamiento del hombre ante esa peculiar situación de

interacción social, que es la conducción, ayudaría a la racionalización del tráfico rodado.

Desde el inicio de los años 60 se ha venido presentando una mayor atención a la influencia de las fuerzas sociales sobre la salud mental. Es a partir de los años 70, cuando se ha ido concretando el hecho de que la conducta de conducción no tiene lugar en un vacío social, sino que es, en sí misma social. Es una situación social en la que las reacciones interpersonales son de gran importancia.

Las características del conductor pueden ser físicas o no físicas, y estas pueden ser tanto pasajeras como permanentes. Las variables de su conducta pueden ser físicas, comportamentales o de habilidades psicológicas, sociales o interpersonales. Entre ellas se

sitúan el contexto o la situación en que el conductor conduce. La situación comprende factores físicos (características ambientales del vehículo y de la vía) y no físicos fundamentalmente de carácter social. Esta situación se enmarca en un contexto social y cultural más amplio. Se indica que las normas y valores sociales pueden afectar intensamente a la conducción, como se puede apreciar en estos gráficos.

GRÁFICO 1

CARACTERÍSTICAS DEL CONDUCTOR	
FÍSICAS	
PERMANENTES Ej. Altura, Destreza Manual	PASAJERAS Ej. El nivel de alcohol en la sangre, fatiga
NO FÍSICAS	
PERMANENTES Ej. Edad, sexo, clase social, inteligencia, actitudes, valores, personalidad, autoconcepto, experiencia en la conducción	PASAJERAS Ej. Estado emocional, características mentales

GRÁFICO 2

VARIABLES CONTEXTUALES DE CARÁCTER GENERAL

SITUACIÓN DE CONDUCCIÓN
Física
Ej. Condiciones de la vía, velocidad y densidad del tráfico, tipo y condiciones del vehículo, momento del día, estado atmosférico
No Físicas/Sociales
Ej. Familiaridad del recorrido, presencia y conducta de otras personas (pasajeros, otros conductores, peatones, etc.)

Ej. Normas culturales y sociales respecto a los roles sexuales, consumo de alcohol, aceptación de riesgos, crimen, etc.

Normas culturales y sociales respecto a los automóviles y la conducta de conducción

GRÁFICO 3

CONDUCTAS DE CONDUCCIÓN
FÍSICAS
Ej. Tasa cardiaca, respuesta psicogálvica, presión de la sangre, secreción adrenal, movimientos oculares, dilatación pupilar
COMPORTAMENTAL
Ej. Detención de señales, tiempo de reacción, toma de decisiones, desempeño habilidoso
PSICOLOGÍA/INTERPERSONAL
Ej. Respuestas efectivas, respuestas sociales (cortesía, etc.), cambio actitudinal, aceptación de riesgos.
EPIDEMOLOGÍA
Ej. Infracciones de tráfico, accidentes

En las más diversas situaciones se puede comprobar que la actuación de una persona rutinaria se ve afectada por la presencia de otras personas, que pueden no tener ninguna relación directa con la persona que actúa. en el proceso de la conducción hay tres modelos básicos de conducta social. (Soler y Cols, 1997) :

- n La Presencia de otras personas influye sobre los estados del conductor y sus niveles de activación o impulsividad, así como su aprendizaje y su actuación.
- n La conducta de otras personas actúa como clave para el desempeño personal en la tarea de conducción.
- n La conducta de otras personas proporciona al conductor refuerzos positivos o negativos que influyen sobre su conducta, moldeándola de diversas formas.

También, la percepción de los conductores se encuentra influida por tres grupos de características de los otros conductores. (Soler y Cols, 1997) :

- n Los rasgos físicos, más o menos duraderos: Edad, sexo, aspecto...
- n Las características de los otros conductores como : Precaución, impaciencia, aceptación de las normas, etc.
- n En el tercer grupo influye la percepción de cualidades de los otros como : La arrogancia agresividad o peligrosidad...

Hace poco tiempo, concretamente en Semana Santa, la Dirección General de Tráfico tomó la novedosa decisión de no dar balance sobre el número de víctimas. Las composiciones periodísticas que se hicieron fueron para todos los gustos. Una parte de ella partían de la ignorancia de cómo se confecciona y qué constituye un balance social y el motivo por el que actuaba la D.G.T. Un sector de lectores, tomó dicha crítica como un vacío insustituible de estadísticas que forzosamente no podía ser construida desde otra visión científica.

En este sentido Machado (1995), establece la conclusión, compartida por varios sectores de la sociedad española, de la existencia de una fuerte crisis social en el seno de la misma que estamos sufriendo de distintas formas. En la vinculación del tráfico con la sociedad, también se destaca esta crisis social, que a nuestro entender, constituye uno de los factores más significativos de la misma.

La D.G.T. tiene su propia función social que cumplir que consiste en ofrecer servicios de la mejor manera posible para solucionar los problemas específicos que acarrea el tráfico actualmente en la sociedad, pero además existe una responsabilidad social que viene implicada por los siguientes elementos :

- n La propia actividad directa de la D.G.T. que lleva implícitas consecuencias sociales que debe de asumir.
- n Actividades indirectas implicadas, bien por su relación con la función principal que desarrolla, bien por motivos éticos.

De todo ello se deduce que de las relaciones entre la D.G.T. y el resto de la sociedad se producen en una doble dirección, de tal manera que la evolución de la

sociedad influye en sus decisiones, de tal forma como éstas ejercen una influencia sobre las modificaciones que se producen en la misma. Esta incidencia de las actuaciones de la D.G.T. sobre la sociedad está en función de: El modo legal en que se desenvuelve y que determina la planificación de sus actividades e influye en la toma de decisiones, de la presión social porque la sociedad establece otras limitaciones que se añaden a las legales, y de la propia capacidad de gestión de la D.G.T. así como de sus planteamientos éticos y culturales.

Pero de todo el sistema de balance y responsabilidad social, existe un elemento esencial detonante de los accidentes que ha impuesto sus propias leyes, que es la "velocidad". Desde ella, el individuo pretende sublimar sus traumas imposibles en el trasfondo de una catarsis irreversible, la muerte. La carretera se asocia ineludiblemente al concepto de peligro en lugar de comodidad. El exceso de velocidad, los adelantamientos indebidos, el alcohol, el cansancio, entre otras cosas son causas frecuentes de accidentes.

Sin embargo, mientras tanto, las tecnologías se empeñan, con éxito, en el reto de la seguridad. Se perfeccionan hasta límites insospechados en el ámbito de la conducción y del automóvil: Se eliminan curvas peligrosas, se corrigen desniveles o se ensanchan las carreteras.

Todo es inútil, contra el instinto de muerte. Frente a ello, la sociedad ha impuesto controles y limitaciones en la conducción; el individuo no es libre, se encuentra obligado a cumplir unas normas de seguridad, pero la misma velocidad se encuentra impotente para imponer otros controles al comportamiento más profundo, aunque inconsciente, del hombre.

Resulta, tan paradójico como expresivo, el hecho de que el accidente elija, con frecuencia, los descansos, los momentos de ocio, de felicidad y de celebraciones, como si la muerte reclamara también su puesto en esos momentos colectivos. Las listas, la sangre se borrará de la carretera el día en que el individuo, liberado de sus cargas neuróticas y psicológicas, adopte un comportamiento comunitario, no individualista.

El factor humano y psicosocial en la adolescencia

El adolescente sale de un periodo de rutina familiar, está en plena mutación y nuevas perspectivas se abren ante él. La aceptación del riesgo puede corresponder a una voluntad profunda de renovación o alternancia ; a una negativa de estancamiento ; o a un deseo de independencia o autonomía. La atracción de lo desconocido, le empuja a aceptar el riesgo eventual o a desconocerlo. La aceptación del riesgo rompe a menudo la rutina y permite dar nueva vida a un ciclo lento. Da, también, al adolescente la ocasión de comprobar su propio poder sobre su cuerpo y las cosas.

El aspecto, a menudo represivo, de la educación infantil aumenta el deseo de evadirse de las normas familiares. Además, la situación de riesgo acompaña al placer por

la velocidad y la perspectiva de este placer, sobre todo la sensorial, es más inmediatamente perceptiva que las eventuales consecuencias negativas.

Supone una situación peligrosa superarse uno a sí mismo, reforzar la autoestima, permitiendo brillar, identificarse con un héroe, y de ahí obtenerla aprobación de un grupo. A esto hay que añadir, la idea de que el riesgo, es, a menudo, testimonio de una revolución contra la sociedad : afirmarse con agresividad es contestar a las reglas sociales.

Machado afirma que el carácter cambiante del humor de los adolescentes les hace vulnerable : “ La sucesión rápida de exaltación y depresión, entusiasmo y necesidad, pueden ser responsables de impulsos que lo ponen en peligro”.

También existe una cierta tendencia al autocastigo, un deseo entre la muerte y la vida. En las estadísticas, es probable, que un cierto número de accidentes ocurran en circunstancias no muy claras en cuanto a su intención: “ Si algunos accidentes corresponden a un deseo de muerte, es preciso señalar que para alguno de ellos el concepto de muerte es diferente del que tiene el alumno”. (Machado, 1995. p.72).

En cuanto a la diferencia de mortalidad entre chicos y chicas, podría explicarse con la hipótesis de que es posible de que la asunción del riesgo esta mejor aceptada en el chico porque la actividad arriesgada forma parte de una ética heroica esencialmente masculina.

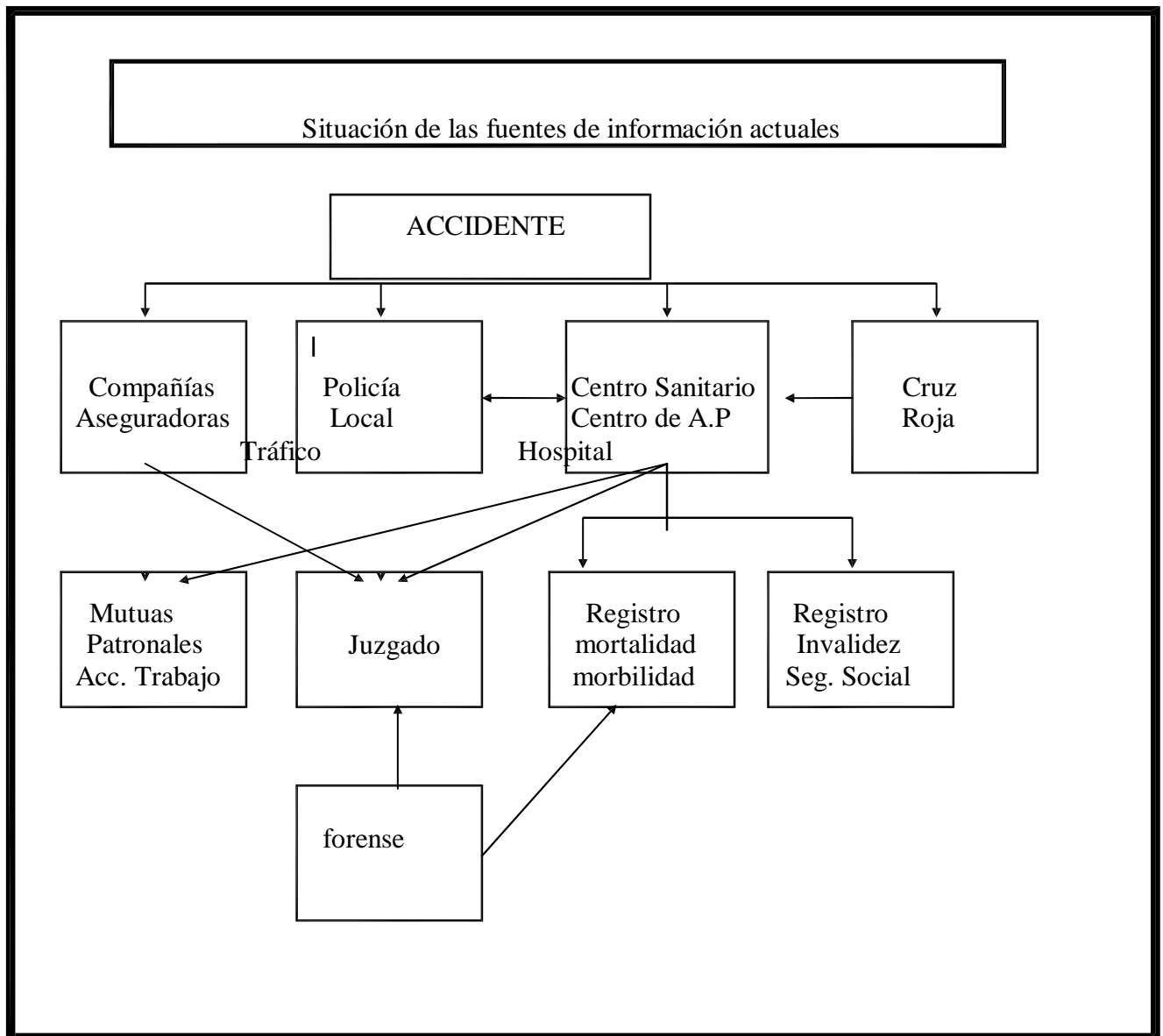
En definitiva, dentro de las características del comportamiento de los adolescentes, siempre hay que considerar los trastornos de la personalidad, la inadaptación y las reacciones exageradas a ciertos estímulos.

Los valores y actividades que se reflejan en las normas sociales de competitividad o de éxito individual parecen siempre difíciles de modificar, pero esto no significa que no se deba renunciar a toda intervención social como medio de regular los comportamientos.

Clasificación de los factores psicológicos que hacen más insegura la conducción

Basándonos en las fuentes de información que aparecen en el siguiente gráfico podemos clasificar las principales causas de los accidentes y los factores psicológicos más frecuentes relacionados con la inseguridad en la conducción.

GRÁFICO 4



Según estas instituciones, los principales accidentes son provocados por :

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

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

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

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

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

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

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

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

9.- Agresividad en la conducción : la agresividad en la conducción es uno de los factores por los cuales se producen más accidentes de tráfico. Un indicador muy común son los toque de claxon, gestos y comentarios exagerados. Estas manifestaciones agresivas las muestran todo tipo de conductores y no sólo aquellos con especiales rasgos agresivos.

En relación con las principales causas de los accidentes de tráfico, podemos establecer las variables psicológicas que más influyen en los citados accidentes, algunas de las cuales ya hemos analizado en este artículo :

1.- Objetivos del viaje: Estos pueden ser globales y a largo plazo (como emplear el menor tiempo posible en los desplazamientos), o a corto plazo, determinados por la propia situación (por ejemplo adelantar una caravana). Esta categoría incluye, pues, objetivos que resultan de la prisa, u otros como, por ejemplo, conseguir una posición más agradable y cómoda en el flujo del tráfico.

2.- Emociones : Los conductores pueden verse influidos por emociones aparecidas en la propia situación del tráfico, por ejemplo, que un conductor se irrite

por el comportamiento del otro (puede pensar que ha sido inadecuadamente adelantado y partir en su persecución o con ocasión de un legítimo intento del otro vehículo de adelantarlo, sentirse humillado e intentar evitar el adelantamiento).

También puede pesar sobre el conductor estados emocionales derivados de situaciones externas o ajenas al propio tráfico ; así, un conductor que se sienta en su coche con una fuerte tensión emocional, producto de un acontecimiento previo (divorcio, enfermedad propia o ajena, problemas económicos o laborales, etc.) es fácil que busque descargar su tensión en la conducción con el consiguiente riesgo de accidente. Una vez superada la crisis, que es de duración variable, la persona recupera su ajusta normal y pierde esa “propensión “ al accidente.

3.- Modelos comportamentales : El comportamiento del conductor se ve influido a veces por las normas prevalentes entre los miembros de su grupo social, su idea de lo que debe ser una conducción correcta (estimulada en muchos casos por los anuncios, películas, retransmisiones deportivas o el ejemplo de otros conductores).

Hay trabajos sobre el efecto de los modelos de comportamiento sobre la conducta de los peatones. Estos trabajos muestran que aquellos cruzaban la calzada más a menudo con el semáforo en rojo, cuando el modelo del experimentador, una persona que no hacía caso a la prohibición, estaba presente, que cuando estaba ausente o estaba la señal ; también encontraron que ocurrían más infracciones entre los peatones cuando se vestía al modelo de modo que representara un alto status social.

4.- Exhibicionismo y autoafirmación : Hay conductores que experimentan la necesidad de lucirse y de probar su competencia y habilidad, especialmente en ciertas ocasiones. Esta tendencia se puede plasmar en altas velocidades, aceleraciones repentinas y adelantamientos constantes.

5.- Objetivos Hedónicos : los placeres sensuales que derivan de la conducción, de la excitación y del riesgo pueden influir, asimismo, en el comportamiento del conductor.

6.- Deliberada aceptación del riesgo : En algunos casos, la motivación de ciertos conductores, consiste en experimentar intensas sensaciones de peligro (mayor velocidad, márgenes de seguridad más reducidos, maniobras inapropiadas, etc.)

CONCLUSIONES FINALES

Se han realizado muchas investigaciones para estudiar si los cambios de vida como el divorcio los problemas laborales podrían estar relacionados significativamente con los accidentes de tráfico. Tras varios estudios se comprobó que la tasa de accidentes de un grupo de personas divorciadas se duplicó durante los seis meses antes y después de la fecha del divorcio. También se encontraron correlaciones significativas entre accidentes y variables subjetivas de estrés en la línea de cambios de vida, ya que muchos de los muertos en accidentes de tráfico habían sufrido una o más situaciones de

estrés importantes 24 horas antes del percance, según datos que nos ha proporcionado la policía local, el juzgado, las compañías aseguradoras y la Seguridad Social.

Otro de los estudios que consideramos de mucho interés es el de los rasgos de personalidad como generadores de estrés en la conducción. Por ejemplo, se comparó a los taxistas con frecuencia de accidentalidad alta con los de accidentalidad baja. Los primeros tenían rasgos de inmadurez emocional y agresividad en mayor grado que los segundos, así como la problemática familiar más estresante. (Phyllis, 1999).

Es indudable que si la vida de una persona está guiada por la precaución, tolerancia, previsión y la consideración a los demás, tendrá menos posibilidades de sufrir algún accidente que si su conducción se caracteriza por la agresividad, el riesgo, el individualismo o es estrés.

Además de las características de personalidad a la hora de explicar los comportamientos de riesgo, también es importante, la adaptación del modo de conducir al estado de ánimo del momento. La mayoría de los individuos tiende a adaptar su modo de conducir el vehículo en función de su estado emocional.

Según los datos que poseemos, el individuo de alto riesgo de accidentalidad sería aquella persona joven con un nivel elevado de hostilidad subyacente, con una predisposición agresiva que le hace beber frecuentemente y con déficits importantes en aquellas habilidades interpersonales y sociales comprometidas con la expresión adecuada de la ira y con el manejo del estrés , frustración o depresión.

Sin embargo, la persona cree que la mayoría de los referentes con los que está motivado para acomodar su conducta piensan que debería de evitar conducir bajo influencias negativas, percibirá que los demás le presionan para evitar hacerlo. Por ejemplo, supongamos que cierta persona tiene muy en consideración las opiniones de sus padres - con referentes significativos para su conducta - y que cree que desaprobaban que condujera bajo la influencia del alcohol. Esta persona percibirá una presión social para evitar conducir bajo esta influencia. Si esa misma persona estuviera más motivada para cumplir con las expectativas de sus amigos que con las de sus padres, y creyera que sus amigos aprueban que ella conduzca alcoholizada, esta persona quedaría influenciada por la presión social contraria para llevar a cabo este comportamiento.

Como conclusión podríamos decir que el estrés tiene relación con la conducción, tanto por sus consecuencias beneficiosas como destructivas. En el primero de los casos, el estrés positivo activa nuestros mecanismos de alerta y fortalece nuestro sistema psicoinmune comportamental, mientras que el estrés negativo puede favorecer directa o indirectamente (prisas, agresividad alcoholismo, cansancio) la frecuencia de accidentes o de una conducción imprudente.

Las personas, generalmente, suelen conducir su automóvil de forma similar a como se comportan. Aquellos individuos con rasgos de personalidad característicos y propensos al estrés, constituyen un grupo de riesgo elevado en situaciones de conducción, si utilizan a esta como medio para reducir la tensión psicológica o como expresión emocional. El entrenamiento en el manejo del estrés por parte de estos individuos de alto riesgo de accidentalidad, de modo que puedan hacer frente a las

fuentes de su estrés con eficacia sin tener que recurrir a la temeridad de la carretera, puede ser una buena estrategia para la solución de este problema así como para lograr una conducción más segura.

En este sentido, el reconocimiento exigido actualmente incluye la evaluación de los sujetos con necesidades especiales, las alteraciones de la personalidad, la fatiga, las ideas obsesivas, atención, agresividad, drogodependencias, reflejos, coordinación bimanual, percepción de la velocidad de un objeto en movimiento.

Si nos centramos únicamente en la predicción de accidentes en la conducción, el diagnóstico se traduce en :

- 1.- Evaluación del conductor en predisposición, atributos y rasgos (aptitudinales, temperamentales).
- 2.- Localización de los criterios de accidentabilidad para poder llevar a cabo una mejor discriminación de los sujetos accidentados frente a los no accidentables.
- 3.- Exploración de las peculiaridades psicológicas y psicopatológicas de los sujetos a través de las pruebas.

Referencias bibliográficas

ABAD, J. (1994). El carácter y la personalidad en los accidentes de tráfico.

Congreso Nacional de Centros de Reconocimientos Médicos para la Seguridad Vial. Cáceres. Pp. 23-25.

CONDE, A. (2000).Alteraciones psicosomáticas y estrés en el tráfico.Congreso Nacional de centros de Reconocimientos Médicos para la Seguridad vial. Cáceres. Pp 54-58.

MACHADO, O. (1995).El joven conductor y el entorno social: Agentes sectores de opinión y medios de comunicación.Seminario Internacional. Octubre, pp 68.85.

PHYLLIS, F (1999). The prediction of driving skill. Mc Graw- Hill. Pp.45-68

SOLER, J ; y TORTOSA, F. (1997). Psicología y tráfico. Valencia. Nau Libres.Pp.142-159



Este texto está protegido por una licencia [Creative Commons 4.0](#).

Usted es libre para Compartir —copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato— y Adaptar el documento —remezclar, transformar y crear a partir del material— para cualquier propósito, incluso comercialmente, siempre que cumpla la condición de:

Atribución: Usted debe reconocer el crédito de una obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios . Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace.

[Resumendelicencia](#) - [Textocompletodelalicencia](#)