

INDICADORES PSICOLÓGICOS EN LA CONDUCTA TRANSGRESORA DE NORMAS DE TRÁNSITO*

Psychological indicators on transgressor
behavior of traffic rules

Norman Darío Moreno Carmona
Universidad de San Buenaventura Medellín

Nicolasa María Durán Palacio
Universidad Católica Luis Amigó

* LA INVESTIGACIÓN QUE DA ORIGEN A ESTA PUBLICACIÓN FUE FINANCIADA EN SU TOTALIDAD POR LA UNIVERSIDAD CATÓLICA LUIS AMIGÓ DE MEDELLÍN.

NORMAN DARÍO MORENO CARMONA

PSICÓLOGO POR LA UNIVERSIDAD DEL VALLE, MAGÍSTER EN EDUCACIÓN: DESARROLLO HUMANO POR LA UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA CALI Y DOCTOR EN INVESTIGACIÓN PSICOLÓGICA POR LA UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA. PROFESOR-INVESTIGADOR DE LA UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA. NORMAN.MORENO@USBMED.EDU.CO

NICOLASA MARÍA DURÁN PALACIO

PSICÓLOGA POR LA UNIVERSIDAD DE SAN BUENAVENTURA, MAGÍSTER EN PSICOLOGÍA POR LA MISMA UNIVERSIDAD Y DOCTORA EN FILOSOFÍA POR LA UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA. PROFESORA-INVESTIGADORA DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA LUIS AMIGÓ. NICOLASA.DURANPA@AMIGO.EDU.CO

RESUMEN

Este artículo de reflexión derivado de la investigación *Perfil psicológico de infractores frecuentes de normas de tránsito en el Valle de Aburrá* tiene como propósito fundamental plantear la evidencia de indicadores psicológicos que expliquen la propensión en conductores a la comisión de infracciones reiteradas a las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Utilizando el instrumento de medición de la personalidad, 16 PF-5, los resultados indican la existencia de rasgos comunes en conductores infractores frecuentes y no frecuentes, en niveles bajos de ansiedad e inestabilidad emocional (C-), baja autoestima y poco interés por dar una buena imagen de sí (MI-), extraversión baja (EX-), distraídos y con falta de sentido práctico (M+), recelosos, ensimismados y calculadores (N+), con dificultad para actuar con otros (Q2+) y propensos a ser tensos e impacientes (Q4+). Lo que se constata es la presencia de unos rasgos de personalidad que favorecen una tendencia generalizada en los conductores a la transgresión del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

PALABRAS CLAVE: personalidad, infracciones, accidentes de tránsito, conducción de automóvil, anomia.

ABSTRACT

This article of reflection derived from the investigation: psychological profile of frequent violators of norms of transit in the Valle de Aburrá (Durán Palacio and Moreno Carmona, 2016), has as fundamental purpose to raise the evidence of indicators psychological activities that explain the propensity in drivers to the commission of repeated infringements to the rules of the Traffic Code and road safety. Using the Personality measurement Instrument, 16 PF-5, the results indicate the existence of common traits in frequent and non-frequent offending drivers, low levels of anxiety and emotional instability (C-), low self-esteem and little interest in giving a good self's image (MI-), extraversion low (EX-), distracted and with absence of practical sense (M+), suspicious, self-absorbed and calculators (N+), with difficulty in acting with others (Q2+) and inclined to be tense and impatient (Q4+). What is noted is the presence of personality traits that favor a generalized trend in drivers to the transgression of the transit code.

PALABRAS CLAVE: Personality, infractions, accidents traffic, automobile driving, anomia (source: MeSH, NLM).

INTRODUCCIÓN

La relación de los sujetos con las normas de tránsito y seguridad vial, junto con su cumplimiento, representa un problema complejo que tiene efectos sobre la cultura. La legalidad del comportamiento humano en las vías y los espacios públicos ubica a los ciudadanos en el centro ideal del reconocimiento de derechos y en la imputación directa de deberes u obligaciones. Asimismo, la transgresión a la ley no solo está relacionada con los aspectos subjetivos de la persona infractora en cuestión, sino también con las consecuencias que tiene para la vida, la salud y la seguridad de las personas.

Montoro, Alonso, Esteban y Toledo (2000) establecen que las implicaciones del factor humano son predominantes en la atribución causal de la accidentalidad vial. Asimismo, las investigaciones realizadas por estos expertos del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (Intras) señalan que entre el 70 y el 90 % de los accidentes se deben directa o indirectamente al factor humano, presente de manera inseparable en los cuatro componentes del tráfico y la seguridad vial: vehículos, infraestructura, supervisión policial, capacidades y comportamientos del conductor/peatón, además de las complejas variables psicosociales involucradas en este tema (Montoro et al., 2000).

Apenas los colombianos empiezan a reconocer que la seguridad vial es responsabilidad de todos. El estudio de la Corporación Fondo de Prevención Vial (CFPV, 2012), actualmente la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), sostiene que hay una diferencia significativa, respecto de indagaciones anteriores, en el reconocimiento del comportamiento propio en la seguridad vial. Sin embargo, aún hay conductores que se ufanan de tener comportamientos temerarios e inseguros para evadir el control de las autoridades de tránsito y transporte. Todavía predomina la emoción sobre la razón y el sesgo optimista, sobrevalorado entre quienes conducen automotores, en cuanto a su estilo de conducción y la infundada probabilidad de accidentes futuros. Aun muchos conductores y peatones creen que las normas de tránsito son deberes para otros.

Asimismo, en el citado estudio de la CFPV (2012), se destacan prácticas del soborno en las carreteras, como dejar pasar infracciones de tránsito o entrega de licencias de conducción a personas que no cumplen con los requisitos para manejar un vehículo automotor; de igual modo, se resalta la violación al Código Nacional de Tránsito Terrestre por las mismas autoridades, especialmente policías, cuando conducen vehículos oficiales y, pese a que se denuncia y establece que su comportamiento es incorrecto, no reciben ningún tipo de sanción legal pública.

Las dificultades en la observancia de las normas de tránsito parecieran ser el reflejo del comportamiento común de una gran parte de la población colombiana, en la que el acatamiento de las normas se da solo si existe la probabilidad de ser sancionado o cuando se sabe que hay vigilancia de alguna autoridad, que incluye cámaras de video.

Los estudios sobre las implicaciones del factor humano en la conducción riesgosa y la accidentalidad sugieren que existe relación entre algunos rasgos de personalidad y las actitudes específicas sobre las normas de tránsito y seguridad vial (Berdoulat, Vavassori y Sastre, 2013; Iversen, 2004; Jonah, 1986; Lancaster y Ward, 2002; Norris, Matthews y Riad, 2000; Oltedal y Rundmo, 2006; Parker, Reason, Manstead y Stradling, 1995; Parker, West y Mansstead, 1995; Ulleberg y Rundmo, 2003; Zuckerman y Kuhlman, 2000). Conducir vehículos es una actividad basada en habilidades, gobernada por reglas, requiere experiencia, destrezas de maniobra, respeto por las normas y el cuidado de la vida.

La investigación de Blows, Ameratunga, Ivers, Lo y Norton (2005) destaca que la posibilidad de participar en accidentes de tránsito y de sufrir lesiones o de infringirlas son mayores en conductores con comportamientos habituales de conducción peligrosa. Asimismo, los trabajos de Lajunen y Summala (1995) demuestran que no siempre los conductores con menos habilidades cognitivas para el procesamiento de información y de destrezas para controlar el automóvil son los más peligrosos en la vía. La predisposición a involucrarse en situaciones de riesgo y de peligro mientras conducen

es un factor más relacionado con la motivación y los rasgos de personalidad que específicamente con las habilidades en la conducción. Por su parte, Elander, West y French (1993) concluyeron que la probabilidad de involucrarse en choques vehiculares está relacionada tanto con la pericia para manejar como por el estilo de conducción. A su vez, estos autores reconocen el desafío que supone para el campo de la psicología del tránsito la exploración de los mecanismos psicológicos que subyacen al comportamiento de conducción.

Si bien no puede afirmarse categóricamente que un tipo específico de personalidad predispone a un mayor riesgo en la conducción, sí es posible relacionar algunos atributos caracterológicos en conductores que presentan comportamientos y actitudes habituales de riesgo y que pueden derivar en accidentes de tránsito fatales. La relación entre rasgos de personalidad, factores sociales y actitudes hacia las normas que regulan la convivencia vial inciden de manera compleja en las capacidades psicofísicas de quienes conducen, la percepción de riesgo, el análisis de la situación específica del tráfico en la respectiva toma de decisiones y en la planificación de la actividad de conducir (Taubman-Ben-Ari, Mikulincer y Iram, 2004).

Aunque pareciera existir una relativa aceptación de la probable relación entre tipos de personalidad y estilos de conducción, los trabajos de Wasterman y Haigney (2000) destacan que, si bien se han desarrollado numerosos instrumentos para evaluar el comportamiento de los conductores, se ha avanzado muy poco en la validez convergente de test, escalas, cuestionarios e inventarios para evaluar niveles de ansiedad, estrés, actitudes y estilos de conducción. Cuestionarios como el Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) (Reason, Manstead, Stardling, Baxter y Campbell, 1990), el Driving Behaviour Inventory (DBI) (Glendon, Dorn, Mathews, Gulian, Davies y Debney, 1993), el Driving Style Questionnaire (DSQ) (French, West, Elander y Wilding, 1993), la Propensity for Angry Driving Scale (PADS) (DePasquale, Geller, Clarke y Littleton, 2001), el Multidimensional Driving Style Inventory (MDSI) (Taubman-Ben-Ari, Mikulincer y Gillath, 2004), entre otros, evalúan diferentes síntomas psicopatológicos asociados a la conducción riesgosa. Sin embar-

go, no se han realizado investigaciones que utilicen instrumentos exclusivamente clínicos como el 16 PF-5, cuyo propósito no consiste en poner de manifiesto conflictos psicológicos, sino simplemente en ser una medida exploratoria y experimental de la personalidad (Karson, Karson y O'Dell, 2011), útil en la investigación científica de los rasgos estables de la persona, compartidos por la población general, que puedan aportar una comprensión más compleja de los factores subyacentes implicados en el comportamiento de la conducción, de tal modo que puedan hallarse frecuencias de variables de personalidad que ayuden a explicar mejor la conducta transgresora de las normas de tránsito y seguridad vial, en sujetos funcionales socialmente.

En la investigación que da origen a esta reflexión, se utilizó el 16 PF-5. Cuestionario Factorial de Personalidad (Cattell, Cattell y Catell, 2011) para evaluar a 295 conductores adultos infractores frecuentes y no frecuentes,¹ de ambos sexos, en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (Medellín, Colombia). Este instrumento se halló útil para observar cómo los rasgos ordinarios de personalidad pueden manifestarse de modo exagerado en situaciones de convivencia vial, que exigen al sujeto actitudes y comportamiento de afabilidad y acatamiento de las normas de tránsito, sin que esto signifique una organización de rasgos patológicos de la personalidad; sin embargo, la manifestación extrema de uno o varios de estos rasgos caracterológicos es indicadora de problemas adaptativos. Al interpretar los resultados de las puntuaciones en los sujetos de la muestra, Durán y Moreno (2016) consideran que se hace necesario analizar varios aspectos que les dan complejidad a las conclusiones obtenidas sobre el infractor frecuente de las normas de tránsito.

Tal vez, la mayor utilidad del 16 PF-5, en la evaluación de la personalidad de conductores transgresores de reglas de tránsito, radica en las medidas preventivas que puedan desarrollarse en los

1 Se define al infractor frecuente como aquel conductor que cometió la misma infracción al menos dos veces en el último año o cometió tres o más infracciones diferentes en los últimos dos años. Las infracciones que se tuvieron en cuenta para esta clasificación fueron aquellas consideradas de mayor riesgo para la seguridad vial (Durán Palacio y Moreno Carmona, 2016, p.126).

programas de educación vial, así como en las decisiones que puedan tomarse en el diseño de planes de enseñanza de la conducción y tratamiento de la conducta infractora.

En relación con el instrumento utilizado, es menester señalar que se trata de un test para evaluar rasgos psicológicos individuales, a partir de la media obtenida en cada atributo, en una escala que va de 1 a 10 (media teórica 5,5); sin embargo, las características que interesan al evaluar la personalidad son aquellas en las que el evaluado puntúa por debajo de 3,5 (polo bajo) o por encima de 7,5 (polo alto), cuyos valores indican la presencia o ausencia significativa del atributo. Para puntajes intermedios, se establece una valoración neutra, que indica que no hay una tendencia específica hacia los extremos. Si bien todas las personas presentan un poco de cada rasgo, las puntuaciones ubicadas en el rango neutro muestran que esa no es una característica sobresaliente de la personalidad del evaluado.

Los puntajes neutrales de cada rasgo suelen corresponder a la mayor parte de la población (65 al 70 % aproximadamente), de tal manera que obtener resultados en uno de los dos polos de un atributo realmente da cuenta de características bastante específicas de la persona evaluada.

La necesidad de plantear esta reflexión sobre los resultados presentados por Durán y Moreno (2016) (véase tabla 1) surge precisamente del análisis grupal de los resultados del test, ya que el alto porcentaje de puntuaciones neutras y la tendencia de la media grupal para compensar los puntajes extremos (véase tabla 2) pueden llevar a pensar que las diferencias que se encuentren sean realmente significativas, pero, a la vez, a que se anulen las disimilitudes al comparar los dos grupos de conductores, allí donde realmente las hay (error Beta), como en el caso de los factores A, B, I.

Tabla 1. Resultados clínicos del 16PF5 por grupos de conductores

No infractores frecuentes (n = 141)					Factor 16PF5	Infractores frecuentes (n = 154)				
PB	%	% neutros	PA	%		PB	%	% neutros	PA	%
19	13,5	68,1	26	18,4	A	27	17,5	68,2	22	14,3
16	11,3	68,1	29	20,6	B	28	18,2	67,5	22	14,3
28	19,9	70,2	14	9,9	C	44	28,6	64,3	11	7,1
11	7,8	80,9	16	11,3	E	30	19,5	72,7	12	7,8
10	7,1	69,5	33	23,4	F	18	11,7	73,4	23	14,9
25	17,7	61,0	30	21,3	G	30	19,5	67,5	20	13,0
18	12,8	70,2	24	17,0	H	37	24,0	63,0	20	13,0
15	10,6	73,8	22	15,6	I	21	13,6	74,0	19	12,3
1	0,7	57,4	59	41,8	L	6	3,9	40,9	85	55,2
8	5,7	47,5	66	46,8	M	5	3,2	33,8	97	63,0
8	5,7	73,0	30	21,3	N	3	1,9	63,0	54	35,1
7	5,0	61,7	47	33,3	O	14	9,1	48,7	65	42,2
11	7,8	62,4	42	29,8	Q1	17	11,0	64,3	38	24,7
0	0	43,3	80	56,7	Q2	0	0	32,5	104	67,5
40	28,4	54,6	24	17,0	Q3	45	29,2	57,1	21	13,6
6	4,3	45,4	71	50,4	Q4	3	1,9	41,6	87	56,5
30	21,3	63,8	21	14,9	MI	47	30,5	60,4	14	9,1
0	0	40,4	84	59,6	AQ	0	0	42,2	89	57,8
22	15,6	48,9	50	35,5	IN	28	18,2	41,6	62	40,3
30	21,3	64,5	20	14,2	EXT	51	33,1	57,8	14	9,1
14	9,9	54,6	50	35,5	ANS	11	7,1	51,9	63	40,9
18	12,8	58,2	41	29,1	DUR	12	7,8	56,5	55	35,7
12	8,5	67,4	34	24,1	IND	21	13,6	63,6	35	22,7
38	27,0	48,2	35	24,8	AUC	42	27,3	57,1	24	15,6

PB: polo bajo; PA: polo alto.

Fuente: Durán y Moreno (2016, p. 129).

Tabla 2. Medias, desviaciones estándar y prueba T de muestras independientes para factores de personalidad (16PF5) según tipo de conductor

Factor	No infractores frecuentes (n = 141)		Infractores frecuentes (n = 154)		t
	M	DE	M	DE	
16PF-A	5,14	1,66	4,99	1,55	0,829
16PF-B	5,23	1,74	4,85	1,71	1,871
16PF-C	4,80	1,53	4,37	1,62	2,347*
16PF-E	5,20	1,28	4,79	1,45	2,541*
16PF-F	5,39	1,62	5,16	1,69	1,215
16PF-G	5,42	1,91	4,93	1,60	2,400*
16PF-H	5,24	1,60	4,77	1,68	2,452*
16PF-I	5,55	1,56	5,31	1,61	1,343
16PF-L	6,38	1,41	6,69	1,61	-1,761
16PF-M	6,45	1,47	6,97	1,52	-2,946**
16PF-N	5,60	1,39	6,11	1,47	-3,083**
16PF-O	5,91	1,48	6,10	1,70	-1,014
16PF-Q1	5,60	1,61	5,51	1,63	0,472
16PF-Q2	6,74	1,36	7,09	1,57	-2,057*
16PF-Q3	4,67	1,80	4,60	1,78	0,335
16PF-Q4	6,54	1,56	6,94	1,49	-2,230*
Manipulación de imagen	4,98	1,82	4,51	1,80	2,239*
Infrecuencia	7,21	1,67	7,32	1,78	-0,592
Aquiescencia	5,75	2,10	5,90	2,30	-0,587
Extraversión	4,81	1,76	4,33	1,83	2,274*
Ansiedad	5,97	1,92	6,29	1,98	-1,409
Dureza	5,58	1,86	5,99	1,85	-1,875
Independencia	5,51	1,61	5,34	1,66	0,907
Autocontrol	4,97	2,12	4,71	1,94	1,089

* $p \leq 0,05$ ** $p \leq 0,01$ *** $p \leq 0,001$

Fuente: Durán y Moreno (2016, p. 130).

A partir de esta preocupación, y ante la hipótesis planteada en la mencionada investigación (Durán y Moreno, 2016) de la existencia de un perfil psicológico en los infractores frecuentes de normas de tránsito, se esperaría que en aquellos rasgos del 16 PF-5 donde se observaron diferencias estadísticamente significativas se hallaran tendencias hacia el polo opuesto del atributo, respecto de los no infractores frecuentes. Sin embargo, de los ocho rasgos identificados, solo tres evidencian tendencias hacia polos opuestos (E, G, H) (véase tabla 1), mientras que los otros cinco factores, si bien arrojaron diferencias estadísticamente significativas (véase tabla 2), evidencian puntajes que tienden hacia el mismo polo (C-, M+, N+, Q2+, Q4+); asimismo, los resultados en manipulación de imagen (MI-) y extraversión (EXT-) mostraron tendencia hacia el polo bajo en ambos grupos.

Así, de acuerdo con las conclusiones del estudio de Durán y Moreno (2016), inicialmente, podría afirmarse que los rasgos de personalidad específicos que establecen un perfil diferencial en los infractores frecuentes de las normas de tránsito serían A(-) = frío, impersonal y distante; B(-) pensamiento concreto; E(-) deferente y cooperativo, que evita conflictos; G(-) muy suyo e inconformista; H(-) asustadizo, apocado y tímido; e I(-) objetivo y poco sentimental.

Sin embargo, los rasgos que presentan la tendencia hacia el mismo polo en ambos grupos —infractores frecuentes y no frecuentes—, aunque muestran diferencias significativas en sus medias, son rasgos característicos de los conductores de la muestra general, que pueden ayudar a explicar una cierta tendencia transgresora del conductor en el Área Metropolitana hacia las normas de tránsito. Según reportes de la Superintendencia de Puertos y Transporte y de la Secretaría de Movilidad de Medellín, la capital antioqueña es la ciudad de Colombia en la que más multas de tránsito se imponen, con una tasa de diez multas por cada catorce vehículos. Las causas: falta de revisión técnico-mecánica del vehículo, conducir sin licencia, exceso de velocidad y estado de embriaguez (Restrepo, 2017).

Tal vez, las posibles diferencias en los conductores requerirían de más investigaciones, orientadas a la identificación de un perfil psicológico distintivo del infractor frecuente de la normativa

del tránsito y transporte, sin desconocer otros elementos implicados en las fallas humanas en la accidentalidad vial, tales como la experiencia en la práctica de la conducción de automotores, el tiempo que dedica a esta actividad, el horario en los que se conduce y los sectores por los cuales se moviliza.

Dado que la investigación en mención tenía como objetivo señalar las diferencias entre los dos grupos de conductores (Durán y Moreno, 2016), la siguiente reflexión se centra específicamente en el análisis de los resultados comunes en los infractores habituales y no habituales de las normas de tránsito en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (Medellín, Colombia).

DESCRIPTORES PSICOLÓGICOS DEL COMPORTAMIENTO EN CONDUCTORES INFRACTORES

(C-) Tendencia a mostrarse reactivos, ansiosos y emocionalmente inestables

Este factor evalúa la estabilidad emocional, las funciones ejecutivas de la personalidad, el juicio de realidad y la integración de la personalidad total. Al obtener puntajes bajos en este rasgo, los conductores del Valle de Aburrá pueden ser descritos como personas que probablemente sienten que no han perseguido ni logrado sus metas, que su vida es insatisfactoria, con una imagen pobre de sí misma y sensaciones de bienestar y autoestima disminuida. De modo general, la inestabilidad emocional se asocia a una mayor susceptibilidad a presentar trastornos y síntomas psicológicos, así como a problemas de adaptación (Catell et al., 1970, citado en Karson, Karson y O'Dell, 2011, p. 43). Es muy importante destacar que la puntuación en el factor C modula la interpretación de los demás atributos medidos en el 16 PF-5. Así, al interpretar los resultados en este, hacia el polo bajo, debe tenerse en cuenta el puntaje obtenido por el evaluado en el factor MI o manipulación de la imagen, relacionado directamente con la autoestima, el relacionamiento social y el enmascaramiento de la apariencia de sí y el deseo de dar una buena impresión ante los demás (Karson, Karson y O'Dell, 2011, pp. 43-47).

Llama la atención que los factores (C-) y (MI-) describan a la mayoría de conductores de los vehículos, en contraste con la imagen de un país que en los últimos años ha estado en los *rankings* de felicidad (*El Espectador*, 2016), lo que daría peso a la sospecha de la manipulación de imagen (MI-); vale decir, la probabilidad a que el colombiano prefiera ocultar la insatisfacción y la imagen tan negativa que por años ha sobrellevado, mostrando una “apariencia” festiva y alegre, siempre celebrando y buscando motivos, aunque superfluos, para tener de qué sentirse orgulloso. Pero, según estos resultados y haciendo un análisis más minucioso, es dable pensar que el colombiano es más bien poco tolerable, irritable, inconforme, violento y tiende a buscar culpables allí donde evidentemente está implicada su conducta transgresora, tal como lo planteaba el mencionado reporte de la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Secretaría de Movilidad de Medellín (Restrepo, 2017).

(MI-) Poco interés por dar una buena impresión y problemas en la autoestima

La escala de manipulación de la imagen (MI) tiene como propósito evaluar la preferencia de un sujeto para comportarse de modo socialmente deseable en la cultura y dar a los demás una buena impresión de sí. Las calificaciones bajas en este factor, en los conductores de la región, los evidencia como personas con problemas de estima, correlacionado con los puntajes en C-, dificultades en el relacionamiento social y probable poco interés en dar una buena imagen de sí. Tal vez puedan considerar con indiferencia las opiniones de los demás, desprecio por la autoridad y las instituciones, con predisposición a rechazar conductas socialmente deseables. Así como en el polo negativo del factor C se indica la posibilidad de hallar problemas psicológicos, también en este rasgo MI-, oponerse a las normas socialmente deseables sugiere dificultades de ajuste psíquico.

Relacionado con lo anterior, la CFPV (2010) destacó en sus análisis la relación de los conductores y peatones colombianos con las normas. Si bien el 66 % de la población encuestada creen que es necesario acatar las normas de tránsito para ser un buen conductor

o peatón, al mismo tiempo el 58 % 1 de cada 3 están en desacuerdo con la mayoría de las leyes o normas de tránsito que existen actualmente. La desobediencia y la infracción de estas normas son justificadas entre los choferes como la única manera de evitar un *trancón*, y para estos es comprensible que las personas no acaten muchas de las normas de tránsito, pues, en Colombia, existe mucho atraso en infraestructura vial y en materia de movilidad en las ciudades.

Las dificultades en relación con el acatamiento de normas aumentan respecto de reglas muy puntuales, entre ellas, la prohibición estricta del consumo de alcohol para los conductores y el límite de marcación positiva en la prueba de alcoholemia, ya que estos consideran que tienen la capacidad adecuada para autolimitarse. De manera similar pasa con los límites de velocidad permitidos, pues los conductores, en su mayoría, consideran que los vehículos contemporáneos están diseñados para transitar a altas velocidades, por tanto, para los conductores es importante que, en el momento de establecer los límites de velocidad por parte de las autoridades de tránsito, se debería tenerse en cuenta, preferentemente, los nuevos diseños de los automóviles.

(M+) Propensión a la abstracción, orientación hacia las ideas, falta de sentido práctico e imaginativo

El test caracteriza a estas personas, con puntuaciones en el polo alto de este factor, como distraídas, con un mayor despliegue de la imaginación, escasa practicidad, detestan los convencionalismos, trabajan más en ideas que en soluciones y son sujetos fácilmente manipulables.

Las personas con M+ se caracterizan por una intensa vida interna, van por el mundo sumergidas en sus pensamientos, distraídas e inatentas a lo que sucede a su alrededor. Son sujetos con gran imaginación, muy creativos, poco convencionales e interesados solo en la esencia de las cosas.

Los resultados en este atributo constatan las intuiciones de Jorge Luis Borges y Gabriel García Márquez, cuando se refieren al ser colombiano: para el primero es un acto de fe y para el segun-

do la imaginación y creatividad —poco convencionales— son sus rasgos más característicos. Específicamente, lo que este factor (M+) aporta es la marcada tendencia de los conductores a la fantasía e imaginación, aspecto que los hace inatentos a la realidad inmediata y sus posibles consecuencias. Esta característica, unida al rechazo por la deseabilidad social y las normas, explica la facilidad con que se relativizan las reglas, entre ellas, las de tránsito. La escasa orientación hacia el razonamiento práctico favorece poco la adaptación psicológica y el reconocimiento de lo problemático que es este rasgo de personalidad en la vida social.

(N+) Recelosos, discretos y cerrados

Este atributo mide comportamientos de espontaneidad, apertura al cambio y sencillez, a la vez que la tendencia y predisposición al recelo, la reserva y el ensimismamiento. Los puntajes de los conductores encuestados los ubicaron en el polo alto de este factor, describiéndolos como personas que tienden a ser calculadoras, frías, refinadas, diplomáticas y muy conscientes socialmente; tienden a ser utilitaristas, usan sus destrezas sociales para relacionarse con personas de las que les pueden sacar provecho para realizar sus planes. Además de ser recelosos, también son autosuficientes, tal como lo exponen los resultados en el factor Q2+. Quienes poseen este atributo psicológico pueden llegar al soborno, si ello les permite, además de evadir su responsabilidad, cumplir con sus objetivos. El estudio de la CFPV (2012) también resaltó la práctica del cohecho en las vías colombianas. Tal vez esta práctica corrupta, en el ámbito del tránsito y transporte, provenga de la idea de que todo en Colombia se puede comprar y que cualquier persona se puede sobornar. Esto, probablemente, inspira al conductor a asumir una posición de desdén hacia las normas de tránsito.

Sentimientos de seguridad, tendencia a la soledad e individualistas (Q2+) y tendencia a la introversión e inhibición social, propensión a estar preocupado, síntomas relacionados con la agresión (EX-)

Según la interpretación del test, las altas puntuaciones en Q2 (auto-suficiencia) indican dificultad para actuar cómodamente con otros. Este rasgo, unido a una extraversión baja EX(-), como sucede en los resultados de los puntajes de los conductores del Valle de Aburrá, se relaciona con independencia y aversión a la colectividad, condición propia de personas autárquicas, que acostumbran a tomar decisiones sin preocuparse por las opiniones ajenas, prefieren estar solos la mayor parte del tiempo, reservadas (A-) y actúan sin pedir ayuda a los demás, debido a que se percibe a los demás como lentos o ineficaces, y, cuando las circunstancias les obligan a establecer relaciones de colaboración, su respuesta suele ser insatisfactoria. Mientras el factor EX- refiere dificultades en los sujetos para diferir las necesidades y para comportarse teniendo en cuenta las consecuencias a largo plazo, el atributo Q2+ indica demoras significativas en la cooperación y aversión a la colectividad.

Esto coincide con los reportes de la CFPV (2010), quienes encontraron en una muestra de 1807 personas (con un margen de error del 3,3 %), que al 67 % de los conductores de nuestro país el tráfico y la manera de conducir del otro “les saca la piedra” y particularmente se destaca una elevada autoconfianza y optimismo; sobre una base de 1304 personas de la población general, el 56 % consideraron que es poco o nada probable que sufran un accidente de tránsito a lo largo del siguiente año; además, para quienes tuvieron algún tipo de accidente de tránsito, sobre una muestra de 284 personas, el 74 % responsabilizaron absolutamente a otro del hecho.

Propensión a ser tensos, enérgicos, impacientes y a sentirse presionados (Q4+)

Este rasgo es indicador del nivel de estrés subjetivo, ansiedad flotante y frustraciones generalizadas. La tensión puede conducir a comportamientos afanosos y hábitos nerviosos, conductas de escasa

tolerancia a la frustración, impaciencia e irritabilidad. Así, las altas calificaciones en Q4 caracterizan a los conductores de la región como personas que se destacan por su irritabilidad e impaciencia, por ser emocionalmente inestables, muy excitados, nunca se cansan, no pueden estar relajados, son pendulares, van de eufóricos a deprimidos. Experimentan niveles extremos de tensión nerviosa, padecen de una incomodidad subjetiva constante, intranquilos y se distinguen por su incapacidad para mantenerse inactivos. Se les describe además como frustrados, pues su conducta se interpreta como un exceso de impulsos que se expresa inadecuadamente. Estos sentimientos serían resultado de un exceso de demandas del entorno.

Nuevamente, se encuentra coincidencia con el mencionado estudio de la CFPV (2010), destacando que las emociones que imperan al usar las vías en el país son el miedo en los peatones, el irrespeto en peatones y conductores y el estrés en los acompañantes o copilotos.

Este atributo de personalidad, así considerado en los conductores infractores de las normas de tránsito, constituye una evidencia preocupante de síntomas de problemas de salud mental asociados a hábitos nerviosos, escasa tolerancia a la frustración, agitación, cavilaciones, que no siempre son fáciles de distinguir si obedecen a una forma de ser del colombiano o son consecuencia de las exigencias socioeconómicas del modelo neoliberal de administración de los asuntos públicos.

CONCLUSIONES

Es posible pensar, a partir de las evidencias presentadas, que estos indicadores psicológicos presentes en la generalidad de los conductores de automotores colombianos infractores de normas de tránsito den cuenta de un asunto que, además de implicar condiciones personales, supongan factores de tipo social o cultural, que muestran una cierta forma del “conductor colombiano”, cuestión que sería necesario trabajar más desde la investigación, la educación y las campañas de prevención fundamentadas en conocimiento contextual.

Si se entienden las infracciones de tránsito como la transgresión de una ley social, es posible también presuponerlas como conse-

cuencia de fallas en la adaptabilidad social de quien comete este acto, particularmente cuando pareciera establecerse como una conducta generalizada y permanente, es decir, de reincidencia. Al parecer, en el incremento de la problemática de inseguridad vial y accidentalidad en Colombia, es posible evidenciar elementos típicos de lo que algunos investigadores sociales denominan anomia social, en cuanto se muestran crecientes niveles de desesperanza, basados en la ilegalidad que produce un Estado cuestionado por la corrupción en todos sus niveles e instituciones que cubren de ilegitimidad a la normativa impuesta. Además, dando una mirada al proceso de colonización, haber sido obligados a incorporar el ser del otro y renegar de nuestro ser originario, también ha incidido en la relación “doble” o ambigua que los colombianos hemos construido con la ley (Galvis, 1999).

La conducta anómica no solo merece ser definida como ausencia de normas, sino también como desprecio por ellas. La tendencia de algunos conductores a desviarse de las reglas de tránsito preescritas está relacionada con la forma en la que se promueven metas socioeconómicas muy elevadas y la disociación que acontece entre los valores culturales y los medios institucionales para lograrlos. Tal disgregación promueve circunstancias sociales atípicas y la conducta transgresora puede ser una reacción esperable ante ellas. Esta afirmación no niega el papel que desempeñan las variables de personalidad en el nivel de ocurrencia de la conducta socialmente transgresora. La anomia cuestiona los sistemas de relaciones y reglas que vinculan a los individuos entre sí y a estos con la sociedad como un todo, desvincula e impide moverse en la desprevención y la continuidad y genera desconfianza.

En relación con los países latinoamericanos, han sido catalogados como anómicos y a Colombia como un caso extremo (Parales-Quenza, 2008). La anomia se ha estudiado relacionándola con la ilegalidad, la corrupción y la inobservancia de normas y reglas, alrededor de proyectos nacionales excluyentes. Un contexto de este tipo, en el que las personas no pueden realizar aspiraciones determinadas culturalmente, engendra frustración; aspecto que bien se observa en los conductores evaluados (C-). Un ejemplo de anomia

son las condiciones en las que normas y costumbres se encuentran disociadas o situaciones en las que metas culturales, como el éxito, son generalizadas, pero los medios para conseguirlas son inalcanzables para ciertos grupos excluidos. También cuando se formulan sistemas normativos que no consideran las condiciones materiales necesarias para su efectiva implementación. Según, en todos estos casos, la sociedad falla en configurar funciones de integración y regulación, surgiendo la fragmentación de las relaciones sociales, las crisis de continuidad que erosionan la construcción de sentido y la generación de ambientes desprovistos de confianza pública.

Los valores considerados culturalmente importantes por una colectividad influyen en el sentido de lo que es correcto e incorrecto, moral y ético; pero, en una sociedad donde no se hace énfasis en el orden establecido, sino que hace juego a los ideales del individualismo: éxito, imperio del dinero, potencia sin límites, derechos sin deberes, disfrute sin aplazamientos, etc., no hay obligaciones sociales al no haber una autoridad a la cual respetar, y se crean sus propias leyes (Tenorio, 1993). En buena parte de los colombianos, es generalizada la idea de que las leyes se hacen para transgredirlas y no para regular la convivencia. Este comportamiento se ha normalizado porque no tenemos un sentimiento de normativa integral, y esto porque en el proceso de conquista y transculturación la élite dominante de los conquistadores impuso una moral legisladora de la conciencia, patrimonio de reyes, teólogos y señores feudales, que además de ser desconocida, se debía obedecer de manera incondicional. El resultado de esta lógica impuesta es que el grupo humano sojuzgado tiene que ocultar sus características culturales originarias para predicar el canon ético del modelo cultural implantado. Así, el colombiano ha establecido una relación de obediencia incondicional con una norma que no reconoce ni acepta como suya (Galvis, 1999). Al no sentirse legislador de su conciencia moral, el conductor colombiano piensa que es un ser injustamente subordinado, por tanto, obediente de normas de circulación vial hechas por otros. No obstante, la reacción habitual es oponerse a esta sensación de sumisión, a través de la transgresión disimulada o no de la normativa,

evidenciada en los rasgos de manipulación de imagen (MI-) que manifestaron los conductores evaluados. Los colombianos identificamos normativa con prohibición, rara vez con la solución y mucho menos con el cuidado de sí y de los semejantes.

No han bastado más de doscientos años de independencia y régimen republicano y democrático, pues el Estado y la sociedad colombiana siguen siendo autoritarios. Vivimos en una oligarquía autoritaria, disfrazada de democracia que reprime y dice no por mandamiento legal, pero, al mismo tiempo, se presenta con su imagen asistencial a distribuir cuotas de vivienda, de seguridad social, a manera de compensación incipiente por la represión de su autoridad y la corrupción de sus instituciones públicas.

REFERENCIAS

- Berdoulat, E., Vavassori, D. y Muñoz Sastre, M. T. (2013). Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 758-767. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.06.029>
- Blows, S., Ameratunga, S., Ivers, R. Q., Lo, S. K. y Norton, R. (2005). Risky driving habits and motor vehicle driver injury. *Accident Analysis & Prevention*, 37(4), 619-624. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.03.003>
- Cattell, R. B., Cattell, A. K. S y Cattell, H. E. P. (2011). *16 PF-5: cuestionario factorial de personalidad*. Madrid: TEA.
- Corporación Fondo de Prevención Vial (2010). *Primer estudio de comportamiento y seguridad vial*. Recuperado de <https://bit.ly/2J600x9>
- Corporación Fondo de Prevención Vial (2011). *Anuario estadístico de accidentalidad vial Colombia 2011*. Recuperado de <https://bit.ly/2LA0aeH>
- Corporación Fondo de Prevención Vial (2012). *Informes generales de accidentalidad y exposición 2007-2012*. Recuperado de [http://www.fpv.org.co/images/repositorioftp/2 %20Antioquia %20nov %2014-13.pdf](http://www.fpv.org.co/images/repositorioftp/2%20Antioquia%20nov%2014-13.pdf)
- DePasquale, J. P., Geller, E. S., Clarke, S. W. y Littleton, L. C. (2001). Measuring road rage: Development of the propensity for angry

- driving scale. *Journal of Safety Research*, 32(1), 1-16. [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(00\)00050-5](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(00)00050-5)
- Durán Palacio, N. M. y Moreno Carmona, N. D. (2016). Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 12(1), 123-136. <http://dx.doi.org/10.15332/s1794-9998.2016.0001.09>
- Elander, J., West, R. y French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279-294. <http://dx.doi.org/10.1037/0033-2909.113.2.279>
- El Espectador* (2016, agosto 16). ¿Qué tan felices son los colombianos? Recuperado de <https://bit.ly/2KZpBoR>
- French, D. J., West, R. J., Elander, J. y Wilding, J. M. (1993). Decision-making style, driving style, and self-reported involvement in road traffic accidents. *Ergonomics*, 36(6), 627-644. <https://doi.org/10.1080/00140139308967925>
- Galvis, L. (1999). Incorporación de los individuos en relación con su experiencia social referidos a sus valores de origen. En M. E. Colmenares et al., *Del colombiano valiente y aguerrido al colombiano de la violencia y la barbarie*. Bogotá: Rafue.
- Glendon, A. I., Dorn, L., Matthews, G., Gulian, E., Davies, D. R. y Debney, L. M. (1993). Reliability of the driving behaviour inventory. *Ergonomics*, 36(6), 719-726. <https://doi.org/10.1080/00140139308967932>
- Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 18(4), 255-271. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(86\)90041-2](https://doi.org/10.1016/0001-4575(86)90041-2)
- Karson, M., Karson, S. y O'Dell, J. (2011). *16 PF-5: una guía para su interpretación en la práctica clínica* (6.ª ed.). Madrid: Tea.
- Lajunen, T. y Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19(3), 307-318. [https://doi.org/10.1016/0191-8869\(95\)00068-H](https://doi.org/10.1016/0191-8869(95)00068-H)
- Lancaster, R. y Ward, R. (2002). *The contribution of individual factors to driving behaviour: Implications for managing work-related road safety*. HM Stationery Office. Recuperado de <http://www.hse.gov.uk/research/rrpdf/rr020.pdf>

- Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C. y Toledo, F. (2000). *Manual de seguridad vial: el factor humano*. Ariel: Barcelona.
- Norris, F. H., Matthews, B. A. y Riad, J. K. (2000). Characterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: A prospective examination. *Accident Analysis & Prevention*, 32(4), 505-515. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(99\)00068-8](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(99)00068-8)
- Oltedal, S. y Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 44(7), 621-628. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2005.12.003>
- Parales-Quenza, C. (2008). Anomia social y salud mental pública. *Revista de Salud Pública*, 10(4), 658-666.
- Parker, D., Manstead, A. S., Stradling, S. G. y Reason, J. T. (1992). Determinants of intention to commit driving violations. *Accident Analysis & Prevention*, 24(2), 117-131. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(92\)90028-H](https://doi.org/10.1016/0001-4575(92)90028-H)
- Parker, D., Reason, J. T., Manstead, A. S. y Stradling, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38(5), 1036-1048. <https://doi.org/10.1080/00140139508925170>
- Parker, D., West, R., Stradling, S. y Manstead, A. S. (1995). Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident. *Accident Analysis & Prevention*, 27(4), 571-581. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(95\)00005-K](https://doi.org/10.1016/0001-4575(95)00005-K)
- Restrepo, V. (2017, marzo 17). Medellín, la ciudad con más multas de tránsito en Colombia. *El Colombiano*. Recuperado de <https://bit.ly/2Jdkkgc>
- Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M. y Gillath, O. (2004). The multi-dimensional driving style inventory: Scale construct and validation. *Accident Analysis & Prevention*, 36(3), 323-332.
- Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M. y Iram, A. (2004). A multi-factorial framework for understanding reckless driving: Appraisal indicators and perceived environmental determinants. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(6), 333-349. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2004.10.001>
- Tenorio, M. C. (1993). Instituir la deuda simbólica. *Revista Colombiana de Psicología*, 2, 89-95.
- Ulleberg, P. y Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young

drivers. *Safety Science*, 41(5), 427-443. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)

Zuckerman, M. y Kuhlman, D. M. (2000). Personality and risk-taking: common bisocial factors. *Journal of Personality*, 68(6), 999-1029. <https://doi.org/10.1111/1467-6494.00124>