

Rasgos de la personalidad y accidentes de tránsito en universitarios

Laura P. Saavedra Coronado¹
Aranxa Sánchez Miranda²

Resumen

A pesar de que se han realizado numerosos estudios acerca de la relación entre los rasgos de la personalidad y los accidentes automovilísticos, aún es un tema que requiere de investigación en México, sobre todo cuando involucra jóvenes. El estudio fue de tipo observacional en una muestra conformada por 52 individuos de la población estudiantil de la Universidad del Valle de México, *campus* Querétaro. Los datos fueron medidos a través de la Guía de Factores de Personalidad: Conducta tipo A (GFP). Se obtuvo puntaje de correlación de Pearson de .036, el cual indica una correlación significativa entre el número de accidentes automovilísticos y la presencia del factor tipo A de la personalidad. Además de la relación entre los rasgos de la personalidad (personalidades inestables) y su influencia en los accidentes automovilísticos, se descubrió que existe una conexión significativa entre la edad de los evaluados y el número de accidentes automovilísticos que han tenido: quienes han tenido mayor número de accidentes han sido los estudiantes entre 21 y 22 años.

Palabras clave: rasgos de personalidad, accidentes automovilísticos, accidentes de tránsito, personalidad, jóvenes, México.

¹laurasaavedrac15@gmail.com

²saranxa9@gmail.com

¹ y ² Universidad del Valle de México, Campus Querétaro

Abstract

Despite the numerous research that has been made about the relationship between personality traits and car crashes, in Mexico it's a subject that still requires investigation, especially when we are talking about young people. This research was observational and was made on a sample conformed by 52 subjects. The data was measured by the questionnaire "Personality Factors Guide: conduct type A" (Guía de Factores de Personalidad: Conducta tipo A (GFP)). Pearson's correlation score of .036 was obtained, which means that there is a meaningful correlation between the number of car crashes and the presence of the type A factor of the personality. Furthermore, the relationship between the personality traits (unstable personalities) and their influence in car crashes, a significant connection between the age of the subjects and the number of car crashes was found, where the students within ages from 21 to 22, were the ones that more accident record presented.

Key words: personality traits, car crashes, traffic accidents, personality, youth, Mexico, young people.

Introducción

Manejar es una actividad habitual del siglo XXI y que refiere un mayor número de índice de mortalidad registrada mundialmente. Se entiende por accidente de tránsito un evento en el que, dentro del contexto de conducir un vehículo automotor, hay un daño material o humano, y se pone en riesgo la integridad física de por lo menos una persona (Dorantes y Cerda, 2015).

De acuerdo con Hinojosa *et al.* (2012), México se encuentra entre los países del mundo con mayor índice de mortalidad causada por accidentes de tránsito; en relación a los de América Latina, ocupa el segundo lugar, sólo lo supera Guyana. Por otro lado, los accidentes de tránsito no sólo producen daños directos a la salud, sino que también dejan secuelas físicas y psicosociales. La problemática del transporte va más allá del accidente de tránsito: ésta

se extiende a la vida cotidiana de los ciudadanos y, por ende, a su salud y bienestar.

Estudios de esta problemática han abordado causas identificadas del accidente tales como el estado del parque automotor, las características del tráfico, la vialidad y la normatividad, tipo y magnitud de daños, entre otros. Se ha modificado normas, así como poner en práctica iniciativas y la implementación de nuevos controles; pero a pesar de ello, el problema persiste, pues no se ha logrado una aceptable reducción de la accidentalidad ni de su morbilidad. Por otro lado, está estimado que entre un 90% a 95% de los accidentes de tránsito se debe al comportamiento de conductor y no a fallas técnicas del vehículo (Abdoli *et al.*, 2015), lo cual nos permite reflexionar sobre la probabilidad de que la personalidad del individuo conductor juegue un papel importante en referencia a los accidentes de tránsito, ya que probablemente las personas tiendan a conducir el automóvil de forma similar a como se comportan (rasgos de su personalidad). Además, también es importante considerar la adaptación del modo de conducir al estado de ánimo del momento porque la mayoría de los sujetos tienden a adaptar su modo de conducir a su estado emocional (Muñoz, 2002).

El rol de los rasgos de la personalidad en los accidentes de tránsito se remonta a Farmer y Chambers (1939) con la teoría de la propensión al accidente, en donde se sugirió que la mayoría de éstos era causada por una pequeña porción de individuos, los cuales poseían ciertas características de personalidad. Por ende, causas de la accidentalidad hay que buscarlas en diversos factores: causas psíquicas, búsqueda del riesgo, causas físicas, falta de respeto a los reglamentos o normas de circulación, deficiencias en la percepción, entre otras. Los rasgos de la personalidad pueden ser definidos como dimensiones de las diferencias individuales que tienden a mostrar patrones consistentes de pensamientos, sentimientos y comportamientos. Se piensa que los rasgos tienden a ser más estables y más generales en comparación con las actitudes (Ulleberg y Rundmo, 2003). La forma de conducir, catalogada como “agresiva”, está

caracterizada por el exceso de velocidad, el zigzaguear, adelantamiento inseguro, no mantener la distancia de seguridad, obstruir el paso de otro vehículo, palabras o gestos obscenos y detención inesperada por pasajeros (Gutiérrez, 2008), se encuentra con más frecuencia en conductores riesgosos. Esto último se expone en la teoría del problema comportamiento-conducta, en donde dichos individuos son más propensos a mostrar características de personalidad como búsqueda de sensaciones (intrépidos), impulsividad y recompensa sensorial/sensitiva (Brown *et al.*, 2016).

Por otro lado, a nivel neurobiológico, se ha encontrado que la hormona del estrés (cortisol) tiene influencia directa en la amígdala, por lo que la respuesta reducida ante esta hormona, se traduce en una amígdala hipofuncional. Lo anterior puede desencadenar una disminución considerable de la ansiedad y el miedo y, por ende, despertar la búsqueda de conductas agresivas, impulsivas y de mal uso de sustancias, conductas asociadas con la toma de riesgos y un mal comportamiento al volante (Brown *et al.*, 2016).

Asimismo, hay estudios como el de Joah L. Williams (2016) donde se demuestra que aquellas personas que se vieron involucradas dentro de un accidente automovilístico mostraron mayor exposición a diferentes tipos de eventos violentos y evidenciaron tasas más altas de trastorno por estrés postraumático, trastorno depresivo mayor, abuso de alcohol y uso de drogas, que los adolescentes sin antecedentes de accidentes automovilísticos. Además, según encuestas realizadas en 2010, se demostró que los estudiantes universitarios son más proclives al maltrato expresado por conductas agresivas al conducir, como lo es la transgresión a las normas, la competencia por las pistas o por el pasajero, obstrucción intencional del paso a otros vehículos, mal estado de mantenimiento e higiene de las unidades, el acortamiento antojadizo de la ruta, la estridencia del claxon o el grito como advertencia o agresión y la falta de respeto a la autoridad.

En general, se puede suponer que la salud mental es una de las variables que se ha investigado en los

comportamientos agresivos de los conductores. Se cree que las personas que sufren de trastornos mentales, lo cual es inherente de una disminuida salud mental, pueden poner en peligro la salud de sí mismos y la de otros mientras conducen.

Justificación

Los rasgos de la personalidad son patrones de comportamiento estable que hacen que un individuo se comporte de una determinada manera. Cada día son más los accidentes de tránsito reportados y se estima que, al menos en un 90% de las veces, son ocasionados por la conducta del individuo al volante. Aun cuando el tema se ha investigado recurrentemente en otros países, es una cuestión que todavía requiere de investigación en México, sobre todo cuando se habla de jóvenes, pues resultan ser la parte predominante de la población mexicana y, en algunas veces, la más imprudente. La importancia de esta investigación recae en que busca probar que los rasgos de la personalidad que poseen los individuos, tienen influencia en los accidentes de tránsito.

Método

Se realizó un estudio de tipo observacional correlacional con una muestra de 52 estudiantes universitarios de la UVM, *campus* Querétaro, que tuvieron dos o más accidentes automovilísticos mientras manejaran al momento del incidente. Se utilizó la Guía de Factores de Personalidad: Conducta tipo A (GFP) de Ana María Peña Jiménez, basado en Fernández (1990) donde se evalúan los rasgos de personalidad que definen el patrón de conducta "Tipo A". Se caracteriza por un estilo de comportamiento que se genera emociones relativamente específicas ante situaciones estresantes como prisa, hostilidad flotante y competitividad. (Peña, 2004)

La confiabilidad del instrumento se llevó a cabo a través del análisis de consistencia interna, cuyo indicador es el coeficiente Alfa de Cronbach. Este reveló un valor $\text{Alpha} = .81$, el cual indica una consistencia interna alta.

Se acudió a las diferentes zonas de la UVM, *campus* Querétaro, donde se encontraron estudiantes que no estaban realizando actividades académicas y se les explicó en qué consistía la investigación; posteriormente se les pidió su participación sólo si es que habían tenido dos o más accidentes automovilísticos. Luego, se realizó una correlación bivariada (coeficiente de Pearson) para el análisis de las variables "Número de accidentes automovilísticos" y "Presencia del factor tipo A de la personalidad". Después, se realizó prueba T para muestra única para el análisis de las variables "Número de accidentes automovilísticos" y "Presencia del factor tipo A de la personalidad".

		Personalidad A	Número de accidentes
Personalidad A	Correlación Pearson	1	.036
	Sig. (bilateral)		.800
	N	52	52
Número de accidentes	Correlación de Pearson	.036	1
	Sig. (bilateral)	.800	
	N	52	52

Tabla 1. Correlación de número de accidentes automovilísticos y presencia del factor tipo A de la personalidad.

	t	gl	Sig. (bilateral)	Dif. de medidas	Inferior	Superior
Edad	90.706	51	.000	22.058	21.57	22.55
Número de accidentes	18.321	51	.000	2.750	2.45	3.05

Tabla 2. Prueba T de muestra única

Nota. El intervalo de confianza del valor inferior y superior es del 95%

	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación estándar
Sexo	52	1	2	1.42	.499
Número de accidentes	52	2	6	2.75	1.082
Edad	52	20	29	22.06	1.754
Personalidad A	52	1	2	1.46	.503

Tabla 3. Estadísticos descriptivos

	Edad en años	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	20	9	17.3	17.3
	21	12	23.1	40.4
	22	16	30.8	71.2
	23	6	11.5	82.7
	24	5	9.6	92.3
	25	2	3.8	96.2
	26	1	1.9	98.1
	29	1	1.9	100.0
	Total	52		100.0

Tabla 3.2 Edad del encuestado

Resultados

Se obtuvo una correlación de Pearson de .036 entre las variables de la prevalencia de la personalidad tipo A y los accidentes automovilísticos causados por sujeto (Tabla 1).

El número total de participantes fue de 52 personas, de las cuales el 57.7% de la muestra corresponde a hombres y el 42.3%, a mujeres (Tabla 3.1).

Se registró que la edad con mayor presencia de accidentes entre los participantes fue de 22.06 años y la media de número, de 2.75. Por otro lado, la mayoría de los resultados se inclina a la manifestación del factor A de la personalidad, con 1.43 de promedio; no obstante, dicho factor tiene un valor de 1 dentro del estudio (Tabla 3).

	Frecuencia	Porcentaje	Media
Masculino	30	57.7	57.7
Femenino	22	42.3	100.0
Total	52	100.0	

Tabla 3.1 Sexo del encuestado

	Número de accidentes	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	2	31	59.6	59.6
	3	9	17.3	76.9
	4	7	13.5	90.4
	5	4	7.7	98.1
	6	1	1.9	100.0
	Total	52	100.0	

Tabla 3.3 Número de accidentes automovilísticos

		Personalidad A	Edad	Sexo	Número de accidentes
Presencia del factor tipo A de la personalidad	Correlación de Pearson	1	-.142	.066	.036
	Sig. (bilateral)		.316	.642	.800
	N	52	52	52	52
Edad del encuestado	Correlación de Pearson	-.142	1	-.073	.101
	Sig. (bilateral)	.316		.606	.477
	N	52	52	52	52
Sexo del encuestado	Correlación de Pearson	.066	-.073	1	.091
	Sig. (bilateral)	.642	.606		.522
	N	52	52	52	52
Número de accidentes automovilísticos	Correlación de Pearson	.036	.101	.091	1
	Sig. (bilateral)	.800	.477	.522	
	N	52	52	52	52

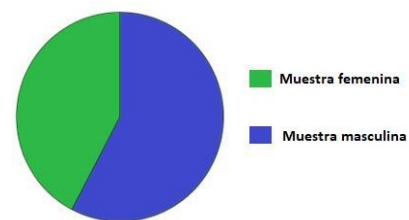


Gráfico 3.1 Sexo del encuestado. El color azul representa a la muestra masculina y el verde a la femenina.

Tabla 4. Correlaciones

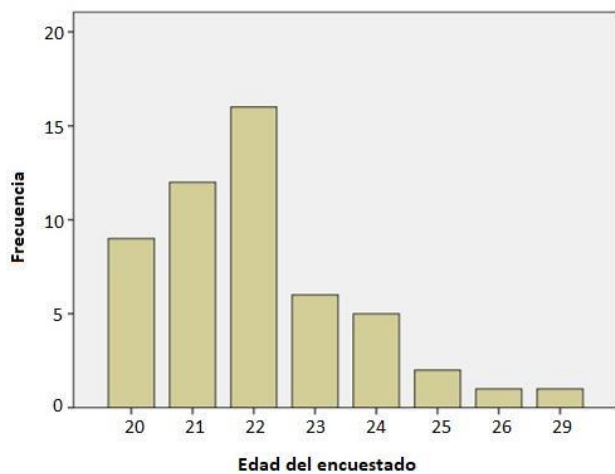


Gráfico 3.2 Edad del encuestado. El valor de X es la edad del encuestado y el valor de Y, la frecuencia

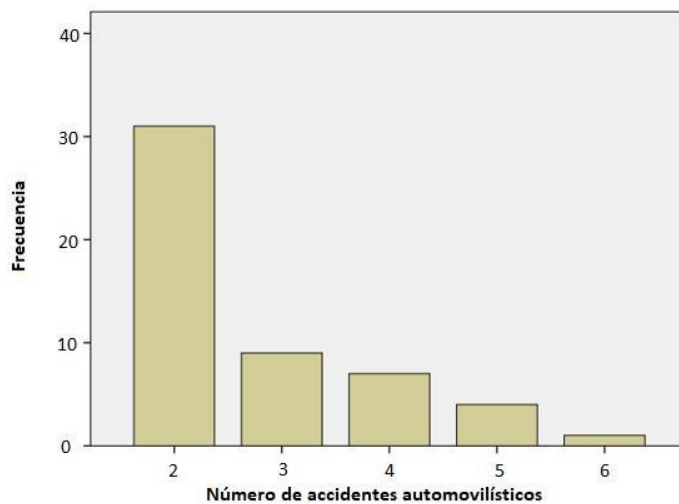


Gráfico 3.3 Número de accidentes automovilísticos. El valor de X es el número de accidentes automovilísticos y el de Y, la frecuencia.

Discusión

Como se mencionó arriba, la muestra conformada por 52 estudiantes de la UVM Querétaro, estaba distribuida entre 30 eran hombres y 22 eran mujeres. En el análisis de los datos arrojados se observa un puntaje de correlación de Pearson de **.036**, el cual indica que existe una correlación significativa entre la presencia del factor tipo A de la personalidad, caracterizado por un estilo de comportamiento identificado por generar emociones relativamente específicas ante situaciones estresantes como: prisa, hostilidad y competitividad; estos rasgos están basados y evaluado a través del cuestionario Guía de Factores de Personalidad (GFP70), y los accidentes automovilísticos.

Se encontró un puntaje significativo de $T .000$ con un intervalo de confianza de 95%, entre la edad de los encuestados y el número de accidentes de tránsito. Este resultado mostró que el mayor número de accidentes de tránsito corresponde al rango de edad que oscila entre los 21 a 22 años, representativo de la etapa de la adultez temprana (Jiménez, 2012), En cuanto a la variable de sexo de los encuestados, se obtuvo un puntaje de correlación de Pearson de **.066**. Éste indica que no existe una relación entre esta variable y el número de accidentes de tránsito.

Ya que no ha habido una investigación similar, no es posible comparar los resultados de la presente investigación con otros estudios; sin embargo, los hallazgos proporcionados, dejan abierta la posibilidad para futuras investigaciones al respecto.

Conclusiones

Los resultados obtenidos en el presente estudio nos han permitido concluir que existe correlación significativa entre la presencia del factor tipo A de la personalidad, el cual es caracterizado por comportamientos específicos ante situaciones determinadas. En su mayoría de tipo agresivos, hostiles, alto grado de competitividad, estrés y sensación de urgencia constante; todos ellos presentes en los participantes de este estudio y los accidentes de tránsito. Con esto, se tiene una prueba

del vínculo existente entre los factores de la personalidad del individuo y la posibilidad de un incidente automovilístico. También se encontró conexión entre la edad de los participantes y los accidentes de tránsito. Destacan las edades entre 21 y 22 años, pues son las que presentaron mayor incidencia de accidentes vehiculares.

Limitaciones del estudio

- 1.- El periodo de tiempo de recolección de datos tuvo una duración de un mes aproximadamente.
- 2.- El tamaño de la muestra es reducido.
- 3.- Posible confusión de los encuestados respecto a las instrucciones y a la finalidad del estudio.
- 4.- Posible manipulación del instrumento por parte de los encuestados, debido a que hubo comentarios de algunos participantes que trataron de contestar sin dañar su imagen.

Agradecimiento:

Dr. Aldo Castro Cortes

Referencias

- Abdoli, N., Farnia, V., Delavar, A. (2015). Mental health status, aggression, and poor driving distinguish traffic offenders from non-offenders but health status predicts driving behavior in both groups *Neuropsychiatric disease and treatment*. Volume 11. Volume 2015:11 Pages 2063—2070 From: <https://www.dovepress.com/mental-health-status-aggression-and-poor-driving-distinguish-traffic-o-peer-reviewed-article-NDT>
- Brown, T. G., Ouimet, M. C., Eldeb, M., Tremblay. (2016). Personality, Executive Control, and Neurobiological Characteristics Associated with Different Forms of Risky Driving. *PLoS ONE*, 11(2), e0150227. From: <http://doi.org/10.1371/journal.pone.0150227>
- Calleja, N. (2011). Inventario de Escalas Psicosociales en México: 1984-2005. Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM. Facultad de Psicología: México. Pp. 154-155. Recuperado de: <http://www.psicologia.unam.mx/documentos/pdf/repositorio/InventarioEscalasPsicosocialesNaziraCalleja.pdf>
- Dorantes Argandar, G., Cerda Macedo, E. (2015). Accidentalidad de automóviles de uso particular en México: Influencia del estrés y la agresividad. *Psencia. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, vol. 7, núm. 3, pp. 418-427. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333143435003>

Jiménez, G. (2012). Teorías del desarrollo III. Red Tercer Milenio: México. Recuperado de: http://www.aliat.org.mx/BibliotecasDigitales/Educacion/Teorias_del_de_sarrollo_III.pdf

Joah L. Williams. (2016). Associations Between Motor Vehicle Crashes and Mental Health Problems: Data From the National Survey of Adolescents-Replication. *Journal of traumatic Stress*, 28(1): 41-48. Recuperado de: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4347895/>

Muñoz, S. (2002). *Factores psicológicos que incrementan el riesgo de accidentes de circulación*. *Revista Internacional de psicología* Vol. 03 No. 02. Recuperado de: <http://www.revistapsicologia.org/index.php/revista/article/view/15>

Peña Jiménez, A. M. (2004). Presencia del patrón de conducta tipo A en el desenlace del infarto prematuro al miocardio. Tesis de Doctorado en Psicología. Facultad de Psicología, UNAM. (Guía de factores de personalidad, basada en Fernández, G. (1990). El infarto al miocardio. Tesis de Doctorado en Psicología. Facultad de Psicología, UNAM). Recuperado de: <http://132.248.9.195/ppt2004/0329711/Index.html>

Ulleberg, P., Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science* 41 (2003) 427-443 From: [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)