



## BREVE HOJA DE VIDA DEL INVESTIGADOR

José Ricardo Gutiérrez Quintanilla. Es doctor en Psicología Social (PhD.) por Atlantic International University (EE.UU.), tiene una Maestría en Educación Universitaria y es Licenciado en Psicología por la Universidad Tecnológica de El Salvador (Utec). Posee varios diplomas y postgrados en Psicología y Salud. En la actualidad es profesor e investigador en la Utec; a la fecha ha realizado 16 proyectos de investigación, varios de estos financiados por organismos internacionales; sus estudios se han centrado en la Psicología de la violencia, salud mental, Psicopatología, las adicciones y el clima organizacional.

## OTRAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

- Turismo
- Migración internacional
- Desarrollo e innovación tecnológica
- Herencia, historia y patrimonio
- Educación

## INVESTIGACIÓN EN BREVE

Es una colección de fascículos que resumen los resultados de las investigaciones realizadas por la Vicerrectoría de Investigación y Proyección Social.

*No hay enseñanza sin investigación ni investigación sin enseñanza,*  
Pablo Freire

### Autoridades Utec

Dr. José Mauricio Loucel  
Presidente Junta General Universitaria

Lic. Carlos Reynaldo López Nuila  
Vicepresidente Junta General Universitaria

Ing. Nelson Zárate  
Rector Utec

Licda. Noris Isabel López Guevara  
Vicerrectora de Investigación y Proyección Social

Licda. Camila Calles Minero  
Directora de Investigaciones

### VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y PROYECCIÓN SOCIAL

Calle Arce y 19ª avenida Sur n.º 1045, edificio Dr. José Adolfo Araujo Romagoza. San Salvador, El Salvador, (503) 2275-1013 / 2275-1011

n.º 1  
FEBRERO 2017  
INVESTIGACIÓN EN BREVE

**Universidad Tecnológica  
de El Salvador**



Vicerrectoría de Investigación y Proyección Social

# El comportamiento agresivo al conducir asociado a factores psicosociales en los conductores salvadoreños

Investigador  
José Ricardo Gutiérrez Quintanilla

Coinvestigadores  
Óscar Williams Martínez  
Marlon Elías Lobos Rivera

El problema de la violencia en el tráfico tiene distintas dimensiones o factores causales que se deberán estudiar y analizar para lograr una aproximación a la realidad del fenómeno. Entre estas dimensiones se señalan la personalidad del conductor, la salud mental (estrés, ansiedad, depresión), el tipo de vehículo, el estado de las carreteras, la señalización vial, el congestionamiento vehicular, las horas de trabajo tras el volante, la educación vial, los peatones, la existencia y aplicación de las leyes y la ingeniería del tráfico (organización), entre otras. En el presente estudio se pretende medir algunas dimensiones importantes como el comportamiento agresivo al conducir, que incluye diferentes tipos de conductas agresivas: conducción de riesgo, distracción y el bienestar psicosocial, incluyéndose en este último el bienestar psicológico, el funcionamiento social, la ansiedad, la depresión, el estrés laboral, el bienestar laboral, el consumo de alcohol y los accidentes cometidos.



[www.utec.edu.sv](http://www.utec.edu.sv)

Centro de Llamadas: 2275-8888  
Maestrías: 2275-2700



IndicaRSE<sup>3</sup>  
ORGANIZACIÓN 1  
AUTOEVALUADA 6



CFA  
Comisión de Acreditación

U N I M P A C T O Q U E T R A S C I E N D E

**Universidad Tecnológica  
de El Salvador**



# El comportamiento agresivo al conducir asociado a factores psicosociales en los conductores salvadoreños

## MÉTODO

Este estudio es de tipo ex post facto (Montero & León, 2007), se aplicaron los diseños retrospectivo y transeccional, se utilizó un muestreo no probabilístico de tipo intencionado en conductores públicos y particulares, la muestra fue de 1.012 conductores. La técnica de recolección de datos fue la encuesta. La media de edad total es de 34.81 años, con una DT de 11.02. En los hombres, la media de edad es de 34.84 años, con DT de 11.15, y en las mujeres, de 34.65 años, con DT de 10.29. Referente a las variables sociodemográficas, 152 (15,0 %) son mujeres y 860 (85,0 %) son hombres. De acuerdo con los años de conducir, se tienen los grupos de 1 a 5 años, 341 (33,9 %), de 6 a 15 años, 379 (37,7 %) y de más de 16 años, 285 (28,4 %). Entre los instrumentos aplicados están: Escala de bienestar laboral (Sánchez-Canovas, 1998), Escala Magallanes de estrés, EMEST (García-Pérez, Magaz-Lago, García-Campuzano, Sandín-Iñigo & Ceregido-Senín, 2011), Cuestionario de salud general, GHQ-12 (Goldberg & Blackwell, 1970), Escala de ansiedad y depresión. EADG (Goldberg, Bridges, Duncan-Jones & Grayson, 1988), Inventario de expresión de la ira del conductor [Driving Anger Expresión Inventory, DAX] (Deffenbacher et al., 2002) y el Driving Log (Deffenbacher et al., 2000 y Deffenbacher et al., 2001).



## RESULTADOS

En lo relativo al sexo de la muestra en la conducción agresiva, es en las dimensiones psicológicas que las mujeres se ven mayormente afectadas; y en las de comportamiento agresivo al conducir, estas son un tanto ambivalentes. Las mujeres viven un peor bienestar laboral, mayor estrés laboral, pobre bienestar psicológico, más ansiedad, un mayor puntaje en depresión y mayor expresión verbal agresiva al conducir, y mayor distracción al conducir que los hombres.

En relación con la edad de la muestra, son los jóvenes lo que tienden a ser más agresivos al conducir, más impulsivos, arriesgados y presentan más conductas agresivas, debido a que su personalidad está en desarrollo y consolidación, además, son menos conscientes de las implicaciones personales de sus acciones y tienen menos responsabilidad social y familiar. Estos últimos hallazgos son coherentes con los de Cohen y Potter (1999), quienes señalan que las causas de muerte más frecuentes en adolescentes son

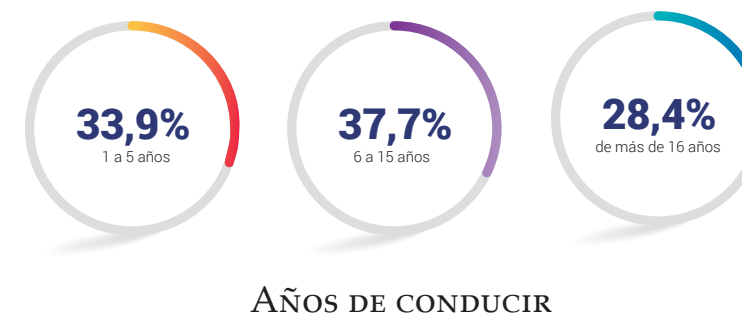
la violencia, el suicidio y los accidentes relacionados con vehículos de motor. En la comparación de las dimensiones psicosociales y del comportamiento agresivo al conducir, en función del lugar de residencia (urbana o rural) de los conductores, este demostró que existe una correlación positiva entre la residencia urbana con algunas variables como el estrés laboral, la ansiedad, la expresión verbal agresiva, la conducción arriesgada, la distracción al conducir, la conducción agresiva y el comportamiento agresivo al conducir, presentando mayor estrés, ansiedad, conductas de riesgo y agresividad al conducir, los conductores urbanos que los rurales.

En el análisis comparativo referido al tipo de vehículo que conduce se evidencia que, tanto en las variables psicosociales como en las de comportamiento agresivos, tales como estrés laboral, bienestar laboral, salud mental, ansiedad, depresión y en expresión verbal agresiva, uso del vehículo para expresar agresividad, conducción

arriesgada, conducción agresiva, distracción al conducir y comportamiento agresivo al conducir, son los conductores particulares de taxis, pick ups, motos y rastras, son los que presentan un mayor efecto significativo en su bienestar psicosocial y de comportamientos agresivos al conducir, en contraste con los conductores del transporte público.

Son los jóvenes lo que tienden a ser más agresivos al conducir, más impulsivos, arriesgados y presentan más conductas agresivas, debido a que su personalidad está en desarrollo y consolidación.

## DATOS DE LA MUESTRA ESTUDIADA



## RECOMENDACIONES

- Que el Estado, mediante el VMT, elabore una planificación, organización y estrategia de ordenamiento del transporte público y privado que responda adecuadamente a los problemas de tráfico ocasionados tanto por las obras públicas en construcción como por la saturación vehicular en la capital, especialmente en las horas de mayor circulación.
- Que las instituciones públicas y privadas diseñen e implementen campañas de sensibilización, educación y prevención de accidentes de tránsito a través de medios de comunicación y publicitarios, o conferencias a grupos específicos, enfatizándose en las estadísticas de siniestralidad, producto de conductas agresivas al conducir, conductas de riesgo como el consumo de bebidas alcohólicas, velocidad excesiva, distracción al conducir, irrespeto a las señales de tránsito y violación de la normativa. Se deberá insistir en las consecuencias para los conductores, los pasajeros y peatones; pero también en los costos para la salud de las víctimas y costos por daños materiales de los involucrados.
- El Estado, mediante la PNC, deberá ejercer un mayor control, supervisión y vigilancia del tráfico del país y en la aplicación efectiva de la normativa de tránsito vigente. Entre los controles que podrían mejorar la conducta agresiva, los accidentes de tránsito, el congestionamiento vehicular y los problemas derivados se tienen los siguientes: sanciones graves por estacionarse en ejes preferenciales, rebasar los límites de velocidad, no respetar las señales de tránsito y consumir bebidas alcohólicas al conducir, entre otras.