

XIV Jornadas de Investigación y Tercer Encuentro de Investigadores en Psicología del Mercosur. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2007.

# Una escala para evaluar estilo disociativo de conducción.

Ledesma, Rubén, Poo, Fernando y Peltzer, Raquel Inés.

Cita:

Ledesma, Rubén, Poo, Fernando y Peltzer, Raquel Inés (2007). *Una escala para evaluar estilo disociativo de conducción*. XIV Jornadas de Investigación y Tercer Encuentro de Investigadores en Psicología del Mercosur. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-073/597>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/e8Ps/ctr>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

# UNA ESCALA PARA EVALUAR ESTILO DISOCIATIVO DE CONDUCCIÓN

Ledesma, Rubén; Poo, Fernando; Peltzer, Raquel Inés  
Universidad Nacional de Mar del Plata. Argentina

## RESUMEN

En este trabajo se presenta una escala breve para el estudio del estilo disociativo de conducción. Se trabaja con una muestra no probabilística estratificada por edad y sexo de 640 conductores de la ciudad Mar del Plata. Se utiliza AFE (método MV) para analizar la unidimensionalidad de la prueba y se aplica el criterio del AP para determinar el número de factores a retener. Se analiza la consistencia interna de la escala y se informan diferencias según variables socio-descriptivas y relación con historial de accidentes. Los resultados indican una escala unidimensional con un nivel adecuado de consistencia interna ( $\text{Alfa} = .82$ ). Se encuentran diferencias significativas por género, edad y NE, y relación positiva con el historial previo de accidentes.

## Palabras clave

Tránsito Lapsus Accidentes Escala

## ABSTRACT

A BRIEF SCALE TO ASSES THE DISOCIATIVE DRIVING STYLE

This paper introduces a brief scale to evaluate the dissociative driving style. A non-probabilistic sample of 640 Argentinean drivers is used in this study. Exploratory Factor Analysis (ML method) is applied to assess the dimensionality of the scale. Parallel Analysis method is used to decide the number of factors to retain. We also perform internal consistency analysis of the scale, score comparisons by socio-descriptive variables, and correlation analysis with traffic accident involvement. Results indicate a unidimensional scale with a suitable level of internal consistency (Cronbach's Alpha = .82). Significant differences are observed for gender, educational level and age group. We also found a positive relationship with the total number of traffic accidents.

## Key words

Lapses Traffic Accident Scale

## INTRODUCCIÓN

Ben-Ari, Mikulincer & Gillath (2004) introducen el concepto de *estilo disociativo de conducción* para referirse a un patrón de comportamientos del conductor caracterizado por una tendencia a distraerse fácilmente, cometer errores debido a estas distracciones y exhibir fallas cognitivas y experiencias de disociación al conducir. El estilo disociativo incluiría comportamientos que van desde ejecutar mal un plan de ruta conocido, hasta otros más riesgosos como incurrir en distracciones que pueden producir accidentes de tránsito (AT). Este concepto, a su vez, forma parte de la concepción multidimensional de los estilos de conducción subyacente al Inventario MDSI '*Multidimensional Driving*' > El MDSI es un cuestionario de estilos de conducción que ha demostrado cierta validez para la identificación de patrones del comportamiento de conductor, así como para el estudio de los mecanismos subyacentes a estos comportamientos. Se entiende por estilos de conducción el patrón habitual de comportamientos, decisiones y experiencias emocionales de una persona durante la conducción. Esto incluye desde la elección de la velocidad hasta los modos de relacionarse con otros conductores y usuarios del tránsito. Si bien en su versión original, el MDSI consta de ocho escalas derivadas de análisis factorial que miden ocho estilos definidos, posteriormente los autores abandonan esta conceptualización, agrupando las escalas en cuatro estilos: riesgoso, agresivo, ansioso y seguro (Ben-Ari, 2006). En esta agrupación se subsume el estilo disociativo en la dimensión ansiosa. En este trabajo buscamos recuperar y extender la medida de Estilo Disociativo de conducción, entendiendo que se trata de un concepto novedoso y relativamente independiente de los procesos de ansiedad durante la conducción. Creemos que esta dimensión ha sido aún poco explorada y puede tener peso teórico propio en la investigación en Psicología del tránsito.

El constructo estilo de conducción puede relacionarse teórica y operacionalmente, al menos de modo parcial, con el concepto más conocido de lapsus introducido en el modelo de Reason (1984), y subyacente al cuestionario de comportamientos riesgosos en conducción denominado DBQ 'Driving Behavior Questionnaire' (Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990). Desde este enfoque se clasifican las conductas de riesgo en tres categorías: errores, lapsus y violaciones. Tanto los lapsus como los errores se caracterizan por ser no intencionales, mientras que las violaciones implican una desviación intencional de las normas seguras de conducción, sean estas oficiales o no (Aberg & Rimmo, 1998). Por su lado, los comportamientos riesgosos no intencionales pueden diferenciarse según sean consecuencia de errores o de lapsus. Los errores ocurren como consecuencia de un conocimiento inadecuado o escaso sobre la tarea y, por lo tanto, producen fallas a nivel del planeamiento de objetivos o de las acciones seleccionadas para alcanzar una meta. Por su parte, los lapsus son fallas que se producen en la consecución de un plan o una meta que ha sido correctamente establecida, como consecuencia de una falla en la atención, la memoria, la percepción, la ejecución o una combinación de estos elementos (Chayne, Carriere & Smilek, 2006). Se trata pues, de desviaciones no intencionales de un plan de acción bien trazado, es decir, las equivocaciones

no se relacionan con falta de conocimiento. Se producen aún cuando la tarea es bien conocida e incluso son realizadas de forma automatizada, y pueden, desde luego, producir accidentes graves.

Podemos apreciar cierta relación entre los conceptos de lapsus y estilo de conducción disociativo, en la medida en que este último incluye la 'tendencia a distraerse fácilmente al conducir' y cometer 'errores como consecuencia' de estas distracciones. Esta relación es bastante evidente a nivel operacional si examinamos el contenido de la escala disociativa del MDSI. Cabe mencionar que esta prueba ha sido construida sobre la base de otras escalas previas, como el DBI (Driving Behavior Inventory), el DSQ (Sriving >), y también el DBQ. De este último, los ítems correspondientes a la escala de lapsus han quedado parcialmente incorporados a la escala de estilo disociativo del MDSI. Así, el estilo disociativo de conducción tal como se mide en el MDSI incluye ítems que miden básicamente consecuencias de lapsus incluidos en el DBQ, por ejemplo: "por ir distraído, tener que frenar bruscamente para evitar chocar con un auto que detuvo su marcha". No obstante, el sentido del concepto parece desde luego más general que el de lapsus, de hecho su medida en el MDSI incluye experiencias disociativas que no necesariamente implican errores o consecuencias inmediatas de riesgo, por ejemplo, "mientras manejo, pienso en otras cosas"; "olvidar donde dejé el coche estacionado", etc., donde en realidad se evalúa la tendencia a experimentar disociaciones de conciencia que podrían estar relacionadas con conductas de riesgo por lapsus atencionales, de memoria o de ejecución. De todas maneras, es claro que el constructo estilo disociativo posee un sentido más empírico que teórico, ya que responde a un enfoque de diferencias individuales basado en métodos empíricos (Análisis Factorial) y se necesitan más estudios y desarrollos teóricos para una conceptualización adecuada. En este trabajo utilizamos la escala disociativa del MDSI como base para desarrollar una nueva escala, reformulando algunos de los ítems originales y añadiendo nuevos ítems que pueden resultar más válidos en nuestro contexto. Se analizan algunas propiedades básicas de esta nueva escala, se informan diferencias en los puntajes según variables socio-descriptivas y se proporciona evidencia sobre relación entre estilo disociativo e historial de accidentes.

## MÉTODOS Y TÉCNICAS

**Participantes.** Se trabaja con una muestra de 640 conductores de la ciudad Mar del Plata. La muestra es de tipo no probabilística por cuotas preestablecidas de edad y sexo. Los conductores son contactados de forma accidental por diversas vías e invitados a participar del estudio de forma anónima.

**Instrumento.** Se utiliza un cuestionario que consta de 3 partes: a) datos socio-descriptivos, b) antecedentes en accidentes en el último año, y c) escala de Estilo disociativo compuesta por 12 ítems en formato Likert.

**Diseño y análisis.** Los datos son analizados mediante técnicas de estadística descriptiva e inferencial utilizando los programas SPSS y ViSta. Se utiliza AFE (método de Máxima Verosimilitud) para analizar la dimensionalidad de la prueba. Se usa el criterio del AP para determinar el número de factores a conservar. Se realizan comparaciones de medias por género, grupos de edad (18-25, 26-45, 36,50) y Nivel Educativo. Se analiza la relación entre las puntuaciones en la escala y el historial previo de ATs codificado de tres maneras: a) numérica: nro. total de ATs, b) binaria: haber tenido o no AT, y c) en intervalos: '0', '1-2', '3-4', '+ de 4' ATs. Se adopta como valor de significación  $p < .05$ . Se reportan en cada caso medidas del tamaño del efecto (TE).

## RESULTADOS

**Dimensionalidad y consistencia interna.** Solo el primer factor supera el criterio de corte establecido por el Análisis Para-

lelo. El análisis factorial exploratorio indica que este factor conserva el 28% de la varianza, obteniendo cargas factoriales positivas para todos los ítems (entre .35 y .71). Los índices de discriminación de los ítems van entre .35 y .55. En cuanto a la consistencia interna, el coeficiente Alfa arroja un valor de 0.82.

**Diferencia socio-descriptivas.** En cuanto a las pruebas de comparación de medias encontramos: diferencias significativas, aunque con TE pequeños, para las variables: género (Eta: .14, D de cohen =.28) Grupos de edad (Eta: .12) y Nivel Educativo (Eta: .10). Las mujeres obtienen una puntuación levemente mayor que los hombres. En cuanto a los grupos etáreos, la tendencia observada es que las puntuaciones en la escala disminuyen con la edad. En este sentido, la diferencia más importante se da entre los jóvenes y los adultos mayores (d de Cohen=.61). En relación al Nivel Educativo, el grupo 3, formado por sujetos con nivel Universitario y Terciario incompleto, presentan las mayores puntuaciones en la escala.

Relación con historial de accidentes. Considerando la cantidad de ATs en intervalos (0, 1-2, 3-4, más de 4) la comparación de promedios también es significativa y el TE es Eta=.22. Si se considera haber tenido o no un AT en el último año también se obtiene una diferencia significativa y un valor de Eta=.31. Complementariamente, el análisis de correlación revela una correlación baja pero significativa con el número previo de ATs ( $\rho=0.18$ ), en especial con el número de ATs menores - con ( $\rho=0.20$ ).

## DISCUSIÓN

La escala muestra un comportamiento globalmente satisfactorio. Evalúa un constructo unidimensional y posee un buen nivel de consistencia interna. Los ítems individualmente también presentan buenas propiedades psicométricas. En relación a las variables socio-descriptivas, se observan diferencias congruentes con la literatura. Estudios previos señalan que las mujeres son más proclives a experimentar lapsus y experiencias disociativas como conductoras (Aberg & Rimmo, 1998; Parker, Reason, Manstead, & Stradling, 1995; Ben Ari et. al., 2004), en tanto que los hombres parecen incurrir más frecuentemente en comportamientos de riesgo de tipo intencional (como violaciones de normas). En cuanto a la edad, los resultados también son consistentes con la literatura previa (Ben Ari et. al., 2004; Parker et. al., 2000; Aberg & Rimmo, 1998; Blockey & Hartley, 1995), que indican que los comportamientos disociativos y los lapsus disminuyen con la edad y la experiencia en la conducción. En relación al historial de accidentes, la escala parece tener cierta capacidad para discriminar entre los que han tenido y los que no han tenido accidentes, mostrando además una correlación positiva con al cantidad total de accidentes informados en el último año. Esto permitiría sostener la idea del estilo disociativo como factor de riesgo en accidentalidad vial. No obstante, conviene señalar que los TE son pequeños, lo que pondría explicarse por el carácter multivariado del fenómeno de los accidentes. Por último, queremos señalar la necesidad de profundizar en el estudio del fenómeno, especialmente su relación con rasgos de personalidad y otras variables psicológicas que se han asociado a este tipo de experiencias, como la propensión a experimentar lapsus en la vida cotidiana, la propensión al aburrimiento, etc. (Chayne, Carriere & Smilek, 2006). Asimismo, es necesario ampliar los estudios destinados al desarrollo de instrumentos apropiados para la exploración del constructo. Entendemos que estos trabajos pueden ser la base para el diseño e implementación de acciones preventivas orientadas al factor humano.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- ABERG, L. & RIMMO, P.A. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41, 39-56.
- BEN-ARI, O.; MIKULINCER, M.; & GILLATH, O. (2004). The multidimensional driving >Ben-Ari, O.; (2006) Couple similarity for driving >Blockey, P.N.; & HARTLEY, L.R. (1995) Aberrant driving behaviour. *Ergonomics*, 41, 39-56.
- CHAYNE, J.A.; CARRIERE, J. & SMILEK, D. (2006). Absent-mindedness: Lapses of conscious awareness and everyday cognitive failures. *Consciousness and Cognition*, 15, 578-592
- PARKER, D.; REASON, J.T.; MANSTEAD, A.S. & STRADLING, S. G. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 38, 1036-1048.
- PARKER, D.; REASON, J.T.; MANSTEAD, A.S.; & STRADLING, S.G. (2000). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- REASON, J.T. (1984). Lapses of attention in everyday life. In R. Parasuraman & D. R. Davies (Eds), *Varieties of attention*. New York: Academic Press.
- REASON, J.T.; MANSTEAD, A.; STRADLING, S.; BAXTER, J.S. & CAMPBELL, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction?. *Ergonomics*, 33, 1315-1332.