



## ARTÍCULO ORIGINAL

DOI: <http://dx.doi.org/10.30545/academo.2020.jul-dic.5>

# Impulsividad y autoeficacia en conductores de automóviles de Buenos Aires

Impulsivity and self efficacy in automobile drivers of Buenos Aires

María Elena Brenlla<sup>1</sup>

<https://orcid.org/0000-0003-2536-9499>

Pontificia Universidad Católica Argentina, Centro de Investigación de Psicología y Psicopedagogía.  
Buenos Aires, Argentina. E-mail: [bren@uca.edu.ar](mailto:bren@uca.edu.ar)

Rocío Giselle Fernández-Da Lama

<https://orcid.org/0000-0003-1529-2926>

Pontificia Universidad Católica Argentina, Centro de Investigación de Psicología y Psicopedagogía.  
Buenos Aires, Argentina. E-mail: [rociogfernandezdalama@hotmail.com](mailto:rociogfernandezdalama@hotmail.com)

### Resumen

El presente trabajo de investigación tiene por objeto evaluar la autoeficacia en la conducción, la impulsividad, y la relación entre ambas variables en conductores de automóviles de Buenos Aires. Adicionalmente se indagaron diferencias en los constructos según variables sociodemográficas –sexo, edad, nivel educativo- y viales –cantidad de siniestros e infracciones- en la muestra evaluada. El tipo de estudio realizado fue no experimental, descriptivo-correlacional, de diferencias entre grupos, y de corte transversal. Los datos fueron recogidos mediante un muestreo no probabilístico simple. Participaron 119 conductores (64.7% mujeres y 35.3% hombres), residentes de Buenos Aires, de entre 19 a 76 años de edad (M= 43.18; DE= 14.21). Se administraron las versiones localmente adaptadas de la Escala Autoeficacia para la Conducción y el Cuestionario de Urgencia, Búsqueda de Sensaciones e Impulsividad, así como también una encuesta sociodemográfica y de datos viales. Los resultados indican una asociación directa y significativa entre autoeficacia para la conducción y búsqueda de sensaciones, así como la existencia de diferencias significativas según sexo, edad, y nivel educativo en los niveles de autoeficacia e impulsividad.

**Palabras clave:** Conducción vehicular; autoeficacia; impulsividad.

### Abstract

The purpose of this research work has been to evaluate Self-efficacy in driving, Impulsivity, and the relationship between both variables in Buenos Aires automobile drivers. Additionally, differences in the constructs were investigated according to sociodemographic variables - sex, age, educational level - and vial variables -number of claims and infractions- in the sample evaluated. The type of study carried out was non-experimental, descriptive-correlational, of differences between groups, and cross-sectional. Data was collected through simple non-probability sampling. 119 drivers participated (64.7% women and 35.3% men), residents of Buenos Aires, between 19 and 76 years old (M = 43.18; SD = 14.21). Locally adapted versions of the Self-Efficacy Scale for Driving and the Urgency, Sensation Search and Impulsiveness Questionnaire were administered, as well as a sociodemographic and road data survey. The results indicate a direct and significant association between Self-efficacy for driving and Search for Sensations, as well as the existence of significant differences according to sex, age, and educational level in the levels of Self-efficacy and Impulsivity.

**Keywords:** Automobile driving; self efficacy; impulsivity.

<sup>1</sup> Correspondencia: [rociogfernandezdalama@hotmail.com](mailto:rociogfernandezdalama@hotmail.com)

Artículo recibido: 12 feb. 2020; aceptado para publicación: 01 jul. 2020.

Conflictos de Interés: Ninguna que declarar.

 Este es un artículo publicado en acceso abierto bajo una Licencia Creative Commons.

Página web: <http://revistacientifica.uamericana.edu.py/index.php/academo/>

Citación Recomendada: Brenlla, M. E., y Fernández-Da Lama, R. G. (2020). Impulsividad y autoeficacia en conductores de automóviles de Buenos Aires. ACADEMO (Asunción), 7(2):148-156. <http://dx.doi.org/10.30545/academo.2020.jul-dic.5>

## Introducción

El desarrollo de los medios de transporte ha representado enormes ventajas para las sociedades modernas -acceso a lugares remotos y complicados, mayor conexión entre ciudades, reducción de los tiempos de viaje- (Correa-Díaz, 2010). Sin embargo, dentro de las distintas consecuencias que pueden nombrarse por el avance de los mismos, se encuentran mayores niveles de contaminación ambiental, mayores niveles de estrés experimentados por los usuarios, y una mayor siniestralidad, especialmente en el transporte terrestre, que en gran cantidad de ocasiones provoca accidentes fatales (Macías, Almeida-Filho, y Alazraqui, 2010; OMS, 2015).

En el plano internacional, distintas entidades han recalcado lo problemático y acuciante de la situación vial en todo el mundo, reportando cerca de 1.3 millones de muertes a raíz de siniestros viales, y entre 20 y 50 millones de personas con lesiones de gravedad, las cuales constituyen una causa relevante de discapacidad (OMS, 2015). En la Argentina, si bien las estadísticas se encuentran algo dispersas, se estima un aproximado de 7000 fallecidos a causa de siniestros viales por año, acumulando la mayor cantidad de muertes en población menor a 35 años de edad en Buenos Aires (Ministerio de Transporte, 2016).

En el plano investigativo sobre las características psicológicas relacionadas a la conducción vehicular, la impulsividad ha tenido gran relevancia, especialmente en el estudio de conductas agresivas tras el volante, así como la relación con accidentes viales (Araújo, Malloy-Diniz, y Rocha, 2009; Beirness, 1993; Miles y Johnson, 2003; Pearson, Murohy, y Doane, 2013). De este modo, la mayoría de los estudios han arribado a conclusiones relativamente similares, por las cuales la impulsividad como rasgo de personalidad es determinante en la comprensión de la conducta agresiva en sus aspectos cognitivos y emocionales, tanto en población clínica como general (Lajunen y Parker, 2001; Smith, Waterman, y Ward, 2006).

Debido a que el constructo de impulsividad puede ser concebido como multidimensional, sus diferentes dimensiones han sido a su vez investigadas en torno a la conducción vehicular (Evenden, 1999). Por caso, Ledesma, Poó, y Peltzer (2007) hallaron una correlación positiva entre el rasgo Búsqueda de Sensaciones y las conductas de riesgo en la conducción en una muestra de 204 conductores de la ciudad de Mar del Plata en Argentina. Especialmente, dicha correlación resultó más pronunciada en los conductores más jóvenes y de sexo masculino. En este sentido, la investigación demostró que niveles elevados de impulsividad representaban un factor de riesgo en la conducción vehicular.

Por su parte, otro de los constructos que han sido evaluados en torno a los comportamientos de los conductores es la Autoeficacia para la conducción, la cual refiere a la confianza que tiene el sujeto sobre sus propias habilidades y destrezas para conducir de manera segura en diferentes escenarios (Trógolo, Medrano, y Ledesma, 2017). Dicha percepción resulta independiente de las habilidades reales que tenga el sujeto y tiene un impacto directo sobre el umbral de riesgo para la conducción, con lo cual representaría un factor de riesgo para la seguridad vial. De manera similar como ocurre con los niveles elevados de impulsividad, un conductor que presenten valores elevados de Autoeficacia tenderá a una menor adopción de toma de medidas preventivas y un mayor involucramiento en conductas riesgosas (Deery, 1999).

En cuanto a investigaciones que hayan evaluado Impulsividad y Autoeficacia para la conducción, debe decirse que son escasas, no obstante, se reporta un estudio llevado a cabo en Brasil, en el cual se halló que los valores de Autoeficacia e Impulsividad eran buenos predictores del involucramiento de los conductores en siniestros viales y en la comisión de infracciones (Mognon y Santos, 2014).

Dada la existencia de cifras verdaderamente preocupantes en la Argentina, especialmente en la provincia de Buenos Aires en lo referente a infracciones, siniestros, y muertes causadas por accidentes, es que el presente trabajo de

investigación se propone como objetivos el evaluar la Autoeficacia y la Impulsividad en una muestra de conductores de automóviles, dada la relevancia que dichas variables han demostrado tener en las problemáticas de tránsito.

A partir de lo expuesto hasta el momento, se establecen tres niveles de objetivos en el siguiente trabajo: objetivos descriptivos en los que se caracterizará a la muestra evaluada en base a los variables sociodemográficas y viales, sus niveles de Autoeficacia para la conducción y de Impulsividad; objetivos correlacionales donde se evaluará la relación entre la Autoeficacia y la Impulsividad entre sí y entre variables viales; y por último objetivos de diferencia de grupos en los que se examinarán diferencias estadísticamente significativas según variables sociodemográficas y viales en los valores medios obtenidos en Autoeficacia e Impulsividad en la muestra de conductores.

## Metodología

### Participantes

La muestra estuvo compuesta por un total de 119 conductores (64.7% mujeres y 35.3% hombres), residentes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Gran Buenos Aires, de entre 19 a 76 años de edad ( $M= 43.18$ ;  $DE= 14.21$ ). Del total de la muestra, la mayoría de los encuestados contaba con título terciario/universitario completo (74.8 %), presentando el resto de los niveles educativos la siguiente distribución: terciario/universitario incompleto (19.3 %), secundario completo (4.2 %), y en menor medida, secundario incompleto y primario incompleto (1.6%).

En cuanto al muestreo empleado, éste fue del tipo no probabilístico y por conveniencia, ya que se procuró constituir una muestra de conductores de Buenos Aires considerando aspectos limitantes para el presente trabajo, tales como la accesibilidad a los cuestionarios por parte de participantes con registro de conducción y los recursos económicos invertidos por los investigadores y el centro de pertenencia institucional.

### Instrumentos

Encuesta sociodemográfica y de datos viales: se construyó una encuesta *ad-hoc* con el propósito de recabar datos descriptivos de la muestra -sexo, edad, nivel socioeconómico, etc.-, así como aspectos viales –tipo de vehículo que conduce, cantidad de accidentes, cantidad de infracciones, entre otras-, que cubrieron comportamientos de los sujetos en los últimos dos años de conducción -2017 a 2019-.

Escala Autoeficacia para la Conducción: se empleó la escala desarrollada por Trógolo, Medrano, y Ledesma (2017), consistente en 5 ítems y una escala de respuesta Likert de cinco posiciones (desde *nada* hasta *mucho*). La misma evalúa el grado de confianza percibido por parte del conductor para conducir en distintas situaciones. Los autores han reportado en cuanto a la confiabilidad de la escala, valores buenos de consistencia interna ( $\alpha = .81$ ) y adecuados con respecto a la validez factorial y externa (Trógolo, Medrano, y Ledesma, 2017).

Cuestionario de Urgencia, Búsqueda de Sensaciones e Impulsividad (CUBI-18, Squillace y Picón-Janeiro, 2019): esta escala consta de 18 ítems que evalúan tres tipos de impulsividad: Urgencia Compulsiva (6 ítems), Búsqueda de Sensaciones (6 ítems), e Impulsividad por Imprevisión (6 ítems). La confiabilidad evaluada mediante el coeficiente Omega de McDonald fue buena, ya que los valores de la consistencia interna de cada subescala variaron entre .87 y .92. Asimismo, los autores aportaron evidencias de validez factorial y de contenido adecuadas (Squillace y Picón-Janeiro, 2019).

### Procedimiento y Diseño

Una vez propuesto como temática de la investigación la asociación entre Impulsividad y Autoeficacia para la conducción, se prosiguió con la formulación del planteo del problema. El mismo consistió en proponer, a partir de la complejidad de la situación vial en la Argentina –número de siniestros, comisión de infracciones de tránsito, y muertes relacionadas a accidentes viales-, el indagar sobre los niveles de Impulsividad y Autoeficacia en la población

bonaerense, y cómo dichas variables se relacionan entre sí y con otras variables sociodemográficas y viales.

La recolección de los datos fue realizada por medio de la plataforma de cuestionarios *Google Forms*, que permitió almacenar las respuestas brindadas por los sujetos. Se les señaló a los participantes el carácter confidencial y anónimo de las respuestas que dieran mediante la previa aceptación de un consentimiento informado, antes de iniciar el cuestionario. Asimismo, se les informó el carácter voluntario de su participación en la investigación y que podían dejar de responder en cualquier momento que desearan.

El análisis de los objetivos de investigación se enmarcó en un tipo de estudio no experimental, descriptivo-correlacional, de diferencias entre grupos, y de corte transversal (Sampieri, Collado, y Baptista, 2001). En este sentido, debido a la novedad de la relación entre la Autoeficacia y la Impulsividad en conductores de Buenos Aires, y la relación de estas variables con dimensiones sociodemográficas y viales, es que se gestó un diseño que posibilitara explorar dichos aspectos. Asimismo, debido a que el interés de esta investigación residía en analizar las características de los conductores en un momento dado y no en evaluar los posibles cambios que pudieran darse a lo largo del tiempo es que fue de corte transversal.

En cuanto al tratamiento de los datos recolectados, se procedió a recodificar las variables sociodemográficas “edad” y “nivel educativo”. La primera se dividió a la muestra en “conductores jóvenes” -de entre 19 a 43 años de edad- y en “conductores mayores” -de entre 44 a 76 años de edad-, al tomar en cuenta a la edad media de la muestra total de 43 años. En cuanto al nivel educativo, se procedió a recodificar la variable en dos grupos, aquellos sin titulación terciaria/universitaria (25.2 %) y con titulación universitaria/terciaria (74.8 %).

### **Análisis de datos**

Para el análisis de los datos recabados se utilizó el programa informático SPSS versión 21 (IBM Corporation, 2012). En cuanto a los objetivos descriptivos se procedió a calcular los valores mínimos, máximo, media, desvío, así como también se calcularon la asimetría y curtosis de las variables evaluadas. Con respecto a los objetivos restantes, se procedió inicialmente a testear el cumplimiento de supuestos de normalidad y homocedasticidad, debido a que ambos se cumplieron, se procedió al empleo de estadística paramétrica. Para responder a los objetivos correlacionales entre la Autoeficacia y la Impulsividad en sus tres dimensiones, así como también entre dichas variables y los aspectos viales, se establecieron correlaciones bivariadas calculándose el coeficiente  $r$  de Pearson. Por último, para cumplir con los objetivos de diferencias de grupos, se realizaron pruebas  $t$  para muestras independientes para evaluar las diferencias en la Autoeficacia para la conducción y la Impulsividad según variables sociodemográficas –sexo, edad, nivel educativo- y viales –cantidad de infracciones y siniestros.

### **Resultados**

Los análisis descriptos sobre las variables sociodemográficas y viales de la muestra evaluada permiten reportar que, en cuanto al acaecimiento de siniestros viales sucedidos entre 2017 y 2019, los conductores reportaron en su gran mayoría no haber estado implicados en ninguno (79%), a diferencia de un 21% que sí estuvo involucrado en al menos un accidente vial, como conductor o como peatón. Dentro de ese 21% que respondió afirmativamente, el 96.1% de los conductores reportó haber tenido entre uno o dos siniestros viales, contra aquellos que habían tenido más de cuatro accidentes (3.8%).

En consonancia con esto, el análisis de las respuestas en cuanto a las infracciones de tránsito reportadas por los encuestados mostró que un 40.3% había cometido entre una o dos infracciones en los dos últimos años, en contraposición a un 29.4% que reportó no haber cometido infracción alguna en esos años. Los valores más extremos –entre tres y cuatro y más de cuatro infracciones- presentaron valores

iguales, un 15.1% cada uno respectivamente. Asimismo, considerando la severidad de las infracciones cometidas según lo establecido por la Reglamentación Ley N° 2148 en Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, 2006) y por la Ley de Tránsito en Provincia de Buenos Aires N° 24449 (Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, 1994), puede reportarse que un 49.6% de los conductores cometió entre uno y dos infracciones leves en los últimos dos años, un 6.7% reportó haber cometido una infracción grave, y un 34.5% indicó haber cometido entre uno y dos infracciones gravísimas.

Al analizar de manera más profunda la problemática de las infracciones de tránsito, puede decirse que las más cometidas fueron las siguientes: estacionar mal (49.6%); exceso de velocidad (28.6%). Mientras que la infracciones en menor frecuencia cometidas fueron las siguientes: pasar semáforos en rojo (5.9%); no respetar la prioridad de paso en calles y avenidas (5%); no respetar señales de tránsito (4.2%); circular mano contraria (1.7%); conducir no contando con la documentación correspondiente (.8%); usar el celular mientras se conduce (.8%); doblar a la izquierda sin estar permitido (.8%); no respetar el carril correspondiente (.8%); conducir bajo la influencia del alcohol (.8%).

Con el propósito de evaluar los niveles de Autoeficacia y de impulsividad en la muestra evaluada, se procedió a calcular medias y desvíos sobre las puntuaciones obtenidas. En la tabla 1 se presentan los principales indicadores descriptivos de los ítems y dimensiones de ambas escalas.

Se procedió también a correlacionar la puntuación total de Autoeficacia para la conducción con cada dimensión de Impulsividad. De esta manera, se encontró una correlación significativa y directa entre Autoeficacia y Búsqueda de Sensaciones ( $r = .23$ ;  $p < .01$ ). Asimismo, la variable Autoeficacia para la conducción correlacionó de manera significativa con la cantidad de infracciones de tránsito cometidas en los dos últimos años por los conductores de la muestra ( $r = .26$ ;  $p < .01$ ).

Con respecto al análisis de diferencias según variables sociodemográficas y viales en Autoeficacia e Impulsividad, se registraron diferencias significativas según sexo a favor de los hombres en Autoeficacia ( $M_{\text{varones}} = 17.28$ ;  $DE = 3.90$  vs.  $M_{\text{mujeres}} = 15.14$ ;  $DE = 3.77$ ;  $t_{(117)} = -2.92$ ;  $p < .01$ ), y en Búsqueda de Sensaciones ( $M_{\text{varones}} = 17.33$ ;  $DE = 3.77$  vs.  $M_{\text{mujeres}} = 14.66$ ;  $DE = 4.38$ ;  $t_{(117)} = -3.32$ ;  $p < .01$ ). En la tabla 2 se presentan la totalidad de los resultados.

**Tabla 1.** Estadísticos descriptivos de Autoeficacia para la conducción e Impulsividad.

	<i>M</i>	<i>DE</i>	Mínimo	Máximo	Asimetría	Curtosis
Autoeficacia para la conducción	15.89	3.94	6	25	-.347	.001
Urgencia Compulsiva	17.00	3.10	9	24	-.354	-.034
Búsqueda de Sensaciones	15.60	4.35	6	26	.108	-.439
Impulsividad por Imprevisión	14.22	2.94	7	21	-.354	-.034

**Tabla 2.** Comparación de los valores medios y desvíos estándares en Autoeficacia e Impulsividad en hombres y mujeres.

Variables	Hombres		Mujeres		Valores Estadísticos	
	Media	Desvío	Media	Desvío	<i>t</i>	<i>p</i>
Autoeficacia para la conducción	17.28	3.90	15.14	3.77	-2.92	.004
Impulsividad por Imprevisión	13.71	3.11	14.50	2.83	1.40	.162
Búsqueda de Sensaciones	17.33	3.77	14.66	4.38	-3.32	.001
Urgencia a la Compulsión	17.23	3.22	16.88	3.05	-.594	.554

Con respecto a diferencias en los valores según edad, primeramente, se procedió a dividir la muestra según la Mediana (43 años) para segmentar la base en dos grupos: grupo joven –de 19 a 43 años- y grupo mayores –de 44 a 76 años-. Los resultados indicaron una diferencia significativa estadísticamente a favor del grupo joven en Búsqueda de Sensaciones ( $M_{jóvenes} = 16.83$ ;  $DE = 4.40$  vs.  $M_{mayores} = 14.50$ ;  $DE = 4.04$ ;  $t_{(117)} = 3.01$ ;  $p < .01$ ).

Al considerar la existencia de diferencias según nivel educativo en Autoeficacia para la conducción, la Impulsividad, y las variables de carácter vial, se halló que los conductores sin titulación universitaria/terciaria presentaron valores medios más altos en Autoeficacia para la conducción ( $M = 17.43$ ;  $DE = 3.71$ ) en comparación a su contraparte sin titulación ( $M = 15.38$ ;  $DE = 3.90$ ). Esta diferencia resultó significativa ( $t_{(117)} = 2.51$ ;  $p < .05$ ). Adicionalmente, se encontró que los conductores sin titulación universitaria/terciaria puntuaron más alto en Búsqueda de Sensaciones ( $M = 17.13$ ;  $DE = 4.05$ ) que los conductores con titulación ( $M = 15.08$ ;  $DE = 4.35$ ), resultando esta diferencia significativa ( $t_{(117)} = 3.01$ ;  $p < .05$ ).

En cuanto a diferencias según variables viales, se reportó que los conductores con titulación terciaria/universitaria presentaron una menor cantidad de siniestros en los últimos dos años ( $M = 1.18$ ;  $DE = .38$ ) que los conductores sin titulación ( $M = 1.40$ ;  $DE = .67$ ), siendo esta diferencia significativa ( $t_{(117)} = 2.19$ ;  $p < .05$ ).

## Discusión

El presente trabajo de investigación se propuso analizar y describir la Impulsividad y la Autoeficacia para la conducción en conductores de Buenos Aires, así como la relación de dichos constructos entre sí. Además, se indagó sobre las posibles diferencias en los valores medios de Impulsividad y Autoeficacia según variables sociodemográficas –sexo, edad, y nivel educativo-, y variables de carácter vial –cantidad de infracciones, cantidad de siniestros viales- en la muestra evaluada.

Con respecto a los objetivos descriptivos, pueden destacarse las siguientes cifras referidas a las variables de carácter vial de los conductores de Buenos Aires. Un 40.3% de los encuestados reconoció haber cometido entre una o dos infracciones de tránsito en los últimos dos años -2017 a 2019-. Al considerar la severidad de las mismas, un 34.5% había cometido infracciones que recaen dentro de la clasificación de severidad gravísima –el exceso de velocidad fue la más frecuente-. En este sentido, investigaciones locales reportan que la gran causante de la mayoría de las infracciones cometidas por conductores remite a cuestiones idiosincráticas, tales como valores culturales, hábitos conductuales, sesgos cognitivos, y componentes afectivos/sensoriales, más que a falta de conocimiento sobre las normativas vigentes (Ministerio de Transporte, 2016).

De un modo menos acuciente, la cantidad de siniestros viales reportados por los encuestados arrojó que un 21% había estado involucrado en algún accidente de tránsito. En pos de ampliar esta información, puede decirse que en los reportes e informes nacionales sobre el estado de la seguridad vial en la Argentina (Del Moral, 2019; Ministerio de Transporte, 2016), se indica un total de 5611 víctimas fatales en el año 2017. Otras fuentes (Asociación Luchemos por la Vida, 2019) reportan el número de fallecidos por siniestros viales a 7274 durante el 2018 en todo el país, siendo que su mayoría tuvo lugar en Buenos Aires (2158 siniestros) y Ciudad de Buenos Aires (136 siniestros).

Con respecto a los valores medios obtenidos por los sujetos encuestados en sus niveles de Impulsividad y en Autoeficacia para la Conducción, puede decirse que los conductores presentaron valores medios más elevados en las dimensiones de Urgencia Compulsiva, la cual remite a un accionar compulsivo por parte del sujeto para aliviar cierta tensión producto de una situación que el individuo experimenta como apremiante, y así obtener cierto alivio; y en la dimensión Búsqueda de Sensaciones, referida a la búsqueda de experiencias novedosas, excitantes y sensaciones en general positivas, reforzada por la gratificación obtenida en el momento.

En menor medida, los valores medios de los encuestados se encontraron en la dimensión restante, Impulsividad por Imprevisión, la cual estriba en respuestas rápidas ante estímulos, sin demasiada mediación cognitiva, destacándose en este accionar niveles bajos de deliberación y planificación.

Por su parte, el valor medio de Autoeficacia para la conducción podría indicar que los conductores de Buenos Aires presentan una apreciación media de sus habilidades y destrezas en la conducción, en distintos escenarios y situaciones climáticas adversas. Además, como se ha explicitado anteriormente, este indicador cobra relevancia al considerar que bajos niveles de Autoeficacia para la conducción se asocian a la toma por parte del individuo de medidas preventivas que posibilitan reducir accidentes viales (Ledezma, Poó, y Peltzer, 2007). Mientras que ocurre lo contrario con alto nivel de Autoeficacia para la conducción, es decir que, a mayor Autoeficacia, mayor es la probabilidad de conducción temeraria.

Con respecto a los objetivos correlacionales, puede decirse que a mayor nivel de Autoeficacia para la Conducción se corresponde un mayor nivel de Búsqueda de Sensaciones en los sujetos evaluados. Asimismo, a mayor nivel de Autoeficacia, los sujetos presentan una mayor cantidad de infracciones de tránsito cometidas entre los años 2017 a 2019. Estos hallazgos se encuentran en relación a lo reportado por otras investigaciones (Horsthuis, 2011; Mognon y Santos, 2014) que plantean una relación específica entre la conducción descuidada y la comisión de infracciones con niveles altos de Autoeficacia, por la cual los conductores que se acreditan una mayor confianza en sus habilidades de conducción, terminan empleando mecanismos que distorsionan su comportamiento infractor con justificativos de carácter social, pretendiendo hacer quedar su conducta como un buen accionar. Además, la asociación de la Autoeficacia con la Búsqueda de Sensaciones, el comportamiento de estos conductores les dificultaría el poder validar situaciones como riesgosas, promoviendo su involucramiento en las mismas por el solo hecho de experimentar sensaciones novedosas (Mognon y Santos, 2014).

En cuanto a los objetivos de diferencias entre grupos según variables sociodemográficas, se halló que los hombres presentaron valores medios más altos que sus contrapartes femeninas en Búsqueda de Sensaciones y en Autoeficacia para la conducción. Este resultado se encuentra ampliamente reportado por diversas investigaciones, (Ball, Farnill, y Wangemen, 1984; Chico-Librán, 2000; Ledezma, Poó, y Peltzer, 2007) las cuales explicitan que dichas diferencias serían causadas por una conjunción de factores de carácter biológico y psicosociales, tales como los mandatos sociales sobre el rol y el género.

Adicionalmente, se hallaron diferencias en Búsqueda de Sensaciones según edad en la muestra evaluada, reportando que los conductores más jóvenes -19 a 43 años de edad-, presentaron valores medios más altos en dicha dimensión de la Impulsividad. Este resultado se encuentra en consonancia con otras investigaciones (Ball, Farnill, y Wangeman, 1984; Roth, Schumacher, y Brähler, 2005; Steinberg et al., 2008) que han caracterizado a la población más juvenil como aquella más pronta a experimentar con situaciones novedosas, excitantes, y también riesgosas, tanto en el acto de la conducción como en otras actividades de la vida (Luego, Otero-López, Romero, y Gómez-Fraguela, 1996).

Al analizar las posibles diferencias en los niveles de Impulsividad, Autoeficacia para la conducción, y características viales, se encontró en la muestra evaluada que los conductores sin título terciario/universitario presentaron valores medios más altos en Búsqueda de Sensaciones, en Autoeficacia, y en cantidad de siniestros viales, que sus contrapartes con titulación terciaria/universitaria. Esta información, si bien ha sido escasamente estudiada en la literatura científica, se encuentra en oposición a lo indicado por ciertos estudios (Kish y Busse, 1968; Zuckerman y Neeb, 1980), los cuales han reportado una correlación positiva entre Búsqueda de Sensaciones y el nivel educativo del sujeto. No obstante, los resultados hallados en el presente estudio pueden ser explicados, aludiendo, en primer lugar, a variables socioculturales, al no contar con estudios locales que hayan evaluado estos aspectos en los conductores argentinos. En segundo

lugar, al considerar la teoría, tanto de la Impulsividad como de la Autoeficacia, sería comprensible que sujetos con un nivel educativo superior presentasen un mayor nivel de control de su Impulsividad, referida a la experimentación de sensaciones excitantes y experiencias novedosas a cambio de gratificaciones inmediatas y conductas de riesgo, así como también un menor nivel de autoconfianza en sus habilidades de conducción, lo cual tendría un efecto directo sobre las medidas preventivas tomadas a la hora de conducir.

Se espera que el presente trabajo sea un aporte de utilidad para profesionales de distintas áreas, especialmente psicólogos e investigadores que se encuentren interesados en el estudio de los aspectos psicológicos de la conducción y la vialidad, sobre cuáles son las características de los conductores de Buenos Aires en cuanto a su Impulsividad y Autoeficacia. En este sentido, la confección de medidas para mejorar la seguridad vial y la adhesión de los conductores a las normativas y regulaciones de circulación vigentes representa una problemática de relevancia en el ámbito actual para continuar indagando en futuras investigaciones.

## Referencias bibliográficas

- Araújo, M., Malloy-Diniz, L., y Rocha, F. (2009). Impulsiveness and traffic accidents. *Revista de Psiquiatria Clínica*, 36(2), 60-68. doi: 10.1590/S0101-60832009000200004.
- Asociación Luchemos por la vida Asociación Civil. (2019). Relevamiento total de muertos anuales en la República Argentina. Recuperado de <http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales>
- Ball, I. L., Farnill, D., y Wangeman, J. F. (1984). Sex and age differences in sensation seeking: Some national comparisons. *British Journal of Psychology*, 75(2), 257-265. doi: 10.1111/j.2044-8295.1984.tb01897.x.
- Beirness, D. (1993). Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol, Drugs & Driving*, 9(3-4), 129-143.
- Chico-Librán, E. (2000). Búsqueda de sensaciones. *Psicothema*, 12(2), 229-235. Recuperado de <http://www.psicothema.com/psicothema.asp?id=282>
- Correa-Díaz, G. (2010). Transporte y Ciudad. *EURE*, 36(107), 133-137. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/196/19612544008.pdf>
- Deery, H. A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225-236. doi: 10.1016/S0022-4375(99)00018-3.
- Del Moral, M. (2019). Radiografía de las muertes viales en la Argentina: Casi la mitad son jóvenes e implican un gasto para el Estado de \$175 mil millones. Recuperado de <https://www.infobae.com/sociedad/2019/06/08/radiografia-de-las-muertes-viales-en-la-argentina-casi-la-mitad-son-jovenes-e-implican-un-gasto-para-el-estado-de-175-mil-millones/>
- Evenden, J. (1999). Impulsivity: A discussion of clinical and experimental findings. *Journal of Psychopharmacology*, 13(2), 180-192. Recuperado de [http://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/026988119901300211?url\\_ver=Z39.88-2003&rfr\\_id=ori:rid:crossref.org&rfr\\_dat=cr\\_pub%3dpubmed](http://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/026988119901300211?url_ver=Z39.88-2003&rfr_id=ori:rid:crossref.org&rfr_dat=cr_pub%3dpubmed)
- Horsthuis, S. (2011). *De bijdrage van demografische en psychologische determinanten aan riskant rijgedrag door jonge en oudere automobilisten*. (Tesis de doctorado inédita). Universidad de Twente, Holanda.
- IBM Corporation. (2012). IBM SPSS Statistics (21). Recuperado de <http://www-01.ibm.com/software/es/analytics/spss/>
- Kish, G. B., y Busse, W. (1968). Correlates of stimulus-seeking: Age, education, intelligence, and aptitudes. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 32(6), 633-637. doi: 10.1037/h0026581.
- Lajunen, T., y Parker, D. (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 33(2), 243-255. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00039-7](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00039-7)
- Ledesma, R., Poó, F., y Peltzer, R. (2007). Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción. *Avaliação Psicológica*, 6(2), 117-125. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/283600267\\_Busqueda\\_impulsiva\\_de\\_sensaciones\\_y\\_comportamiento\\_de\\_riesgo\\_en\\_la\\_conduccion](https://www.researchgate.net/publication/283600267_Busqueda_impulsiva_de_sensaciones_y_comportamiento_de_riesgo_en_la_conduccion)
- Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires. (2006). Ley Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, N° 2148, 16 de noviembre de 2006.
- Luego, M. A., Otero-López, J. M., Romero, E., y Gómez-Fraguela, J. A. 1996. Efectos de la necesidad de búsqueda de sensaciones sobre la involucración en el consumo de drogas de los adolescentes. *Análisis y Modificación de Conducta*, 22(86), 683-708. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7072571>



- Macías, G., Almeida-Filho, N., y Alazraqui, M. (2010). Análisis de las muertes por accidentes de tránsito en el municipio de Lanús, Argentina, 1998-2004. *Salud Colectiva*, 6(3), 313-328. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/48169109\\_Analisis\\_de\\_las\\_muertes\\_por\\_accidentes\\_de\\_transito\\_en\\_el\\_municipio\\_de\\_Lanus\\_Argentina\\_1998-2004](https://www.researchgate.net/publication/48169109_Analisis_de_las_muertes_por_accidentes_de_transito_en_el_municipio_de_Lanus_Argentina_1998-2004)
- Miles, D. E., y Johnson, G. L. (2003). Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6(2), 147-161. doi: 10.1016/S1369-8478(03)00022-6.
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. (1994). Ley de Tránsito del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de Buenos Aires, N° 24449, 23 de diciembre de 1994.
- Ministerio de Transporte. (2016). *Informe de gestión de seguridad vial*. Recuperado de [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anvs\\_2019\\_informe\\_de\\_gestion.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/anvs_2019_informe_de_gestion.pdf)
- Mognon, J. F., y Santos, A. (2014). Autoeficácia para dirigir, desengajamento moral e impulsividade em motoristas. *Psico-USF*, 19(3), 457-466. doi:10.1590/1413-82712014019003008.
- OMS. (2015). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*. Recuperado de [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_SPA.pdf?ua=1](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SPA.pdf?ua=1)
- Pearson, M. R., Murphy, E. M., y Doane, A. N. (2013). Impulsivity-like traits and risky driving behaviors among college students. *Accident Analysis & Prevention*, 53, 142-148. doi:10.1016/j.aap.2013.01.009.
- Roth, M., Schumacher, J., y Brähler, E. (2005). Sensation seeking in the community: Sex, age and sociodemographic comparisons on a representative German population sample. *Personality and Individual Differences*, 39(7), 1261-1271. doi:10.1016/j.paid.2005.05.003.
- Sampieri, R., Collado, C., y Baptista, P. (2001). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill.
- Smith, P., Waterman, M., y Ward, N. (2006). Driving aggression in forensic and non-forensic populations: Relationships to self-reported levels of aggression, anger and impulsivity. *British Journal of Psychology*, 97(3), 387-403. doi:10.1348/000712605x79111.
- Squillace, M., y Picón-Janeiro, J. (2019). CUBI-18: Un instrumento para medir subtipos de impulsividad. *Interdisciplinaria*, 36(1), 43-58. Recuperado de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/180/18060087005/18060087005.pdf>
- Steinberg, L., Albert, D., Cauffman, E., Banich, M., Graham, S., y Woolard, J. (2008). Age differences in sensation seeking and impulsivity as indexed by behavior and self-report: Evidence for a dual systems model. *Developmental Psychology*, 44(6), 1764-1778. doi:10.1037/a0012955.
- Trógolo, M., Medrano, L., y Ledesma, R. (2017). Propiedades psicométricas de una escala breve de autoeficacia para la conducción en conductores de Argentina. *Liberabit*, 23(1), 23-38. doi: 10.24265/liberabit.2017.v23n1.02.
- Zuckerman, M., y Neeb, M. (1980). Demographic influences in sensation seeking and expressions of sensation seeking in religion, smoking and driving habits. *Personality and Individual Differences*, 1(3), 197-206. doi:10.1016/0191-8869(80)90051-3.