

**Elementos psicológicos: narrativas en conductores de 26 a 30 años involucrados en  
accidentes de tránsito en Bogotá**

Yuli Katherin Murcia Castellanos

Facultad de Psicología

Universidad Antonio Nariño sede sur.

Trabajo de grado para la obtención de título

Asesor trabajo de grado

Mg. Rosa Elena Martínez

2021

## Contenido

1. Planteamiento y formulación del problema .....	8
2. Objetivos.....	17
3. Justificación .....	18
4. Marco teórico .....	21
5. Método.....	31
6. Resultados .....	36
7. Análisis de resultados .....	48
8. Discusión .....	53
9. Conclusiones .....	56
10. Recomendaciones .....	58
11. Referencias .....	59
12. Apéndice .....	66

## Lista de tablas

Tabla 1. Uso de códigos para las categorías.....	33
Tabla 2. Codificación categoría altruismo.....	36
Tabla 3. Codificación categoría búsqueda de sensaciones.....	39
Tabla 4. Codificación Locus de control.....	41

Tabla 5. Codificación categoría agresividad.....	45
--	----

#### Lista de apéndices

Apéndice 1. Instrumento de recolección de información .....	66
Apéndice 2. Consentimiento Informado .....	67
Apéndice 4. Entrevistas.....	68

## **Elementos psicológicos: narrativas en conductores de 26 a 30 años involucrados en accidentes de tránsito en Bogotá**

### **Resumen**

Los accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá se han convertido en un problema que debe ser tratado desde la salud pública, debido a repercusiones que tiene en la sociedad. Con la utilización de las narrativas se pretende profundizar sobre aquellos elementos psicológicos que tienen influencia o podrían ser detonantes en la ocurrencia del accidente de tránsito, por lo que surge la siguiente pregunta problema ¿Cuáles son las narrativas acerca de: búsqueda de sensaciones, altruismo, locus de control, y agresividad en conductores de 26 a 30 años involucrados en accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá? Bajo el enfoque teórico “Construccionismo Social”. Como método para la recolección de datos, se utilizó la entrevista semiestructurada, siendo esta una técnica de corte cualitativo. Para esta investigación, se tuvieron cuatro participantes (Hombres) de estudio, de 26 a 30 años, con más de dos años de experiencia conduciendo, específicamente vehículo particular y que se hayan visto involucrados en por lo menos un accidente de tránsito. Por último, para el análisis de la información se tuvieron en cuenta 4 categorías (altruismo, búsqueda de Sensaciones, locus de control y agresividad) donde se exploró y analizó la experiencia de cada uno de los sujetos en el accidente de tránsito y sus vivencias en la conducción, lo cual permitió identificar, que, al presentarse locus de control externo, conducta agresiva y búsqueda de sensaciones, el sujeto podría ser un causante potencial de un accidente de tránsito.

**Palabras clave:** *Accidente, conducción, altruismo, búsqueda de sensaciones, locus de control.*

## Abstract

Traffic accidents in the city of Bogotá have become a problem that must be dealt with by public health, due to the repercussions it has on society. With the use of narratives, it is intended to deepen on those psychological elements that have influence or could be triggers in the occurrence of the traffic accident, which is why the following question arises. What are the narratives about: search for sensations, altruism, locus of control, and aggressiveness in drivers between 26 and 30 years old involved in traffic accidents in the city of Bogotá? Under the theoretical approach "Social Constructionism". As a method for data collection, the semi-structured interview was used, this being a qualitative cut technique. For this research, there were 4 study participants (Men), aged 26 to 30, with more than 2 years of experience driving, specifically a private vehicle and who have been involved in at least one traffic accident. Finally, for the analysis of the information, for categories were taken into account (altruism, sensation search, locus of control and aggressiveness) where the experience of each of the subjects in the traffic accident and their experiences in the traffic accident were explored and analyzed. driving, which will be identified, that, by presenting external locus of control, aggressive behavior and search for sensations, the subject could be a potential cause of a traffic accident.

**Keywords:** *Accident, driving, altruism, sensation seeking, locus of control.*

## Introducción

El presente estudio, surge de la necesidad de explorar acerca de los elementos psicológicos que podrían verse involucrados en la ocurrencia de los accidentes de tránsito, esta exploración se dio por medio de narrativas de cuatro hombres que se han tenido por lo menos un accidente de tránsito, permitiendo recoger información sobre sus experiencias en el accidente de tránsito y como ha sido su interacción diaria en la vía, para la obtención de un análisis claro, se partió del estudio de 4 categorías que son: Altruismo, búsqueda de sensaciones, locus de control y agresión.

Siendo así, el interés de la presente investigación se da, al querer contribuir en estudios relacionados con el fenómeno, con el objetivo a largo plazo de poder aportar en la elaboración de estrategias eficaces para la prevención de los accidentes de tránsito a nivel nacional, por otra parte, el interés gira entorno a diferentes esferas como la académica, la profesional y la investigativa, cada una partiendo de la comprensión, explicación y crecimiento en el conocimiento acerca del fenómeno planteado. Para analizar esta problemática es necesario mencionar que los accidentes de tránsito se han convertido en un problema de salud pública, debido a que cada año, los accidentes de tránsito son la causa de la muerte de aproximadamente 1,3 millones de personas a nivel mundial. Por lo que la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2013) y el Banco Mundial (BM, 2013) subraya la preocupación de ambos organismos, por el hecho de que los sistemas de tránsito inseguros estén dañando gravemente la salud pública.

Para analizar esta problemática es importante mencionar algunas de las causas en la ocurrencia de accidentes de tránsito, como, por ejemplo, la conducción bajo los efectos de

alcohol o drogas, exceso de velocidad, fallas mecánicas y aquellas acciones relacionadas con el factor humano, este último se considera como la principal causa de accidentes de tránsito.

Por lo anterior, esta investigación permitió explorar las narrativas de los conductores involucrados en accidentes de tránsito, partiendo del discurso de los participantes, el soporte teórico y aporte del investigador. Como conclusión se identifica que, en la experiencia de cada sujeto en cuanto a la ocurrencia del accidente de tránsito, donde los 4 sujetos concuerdan que después de suceso les fue complejo retomar la conducción, debido a miedo o temor de que volviera a ocurrir el accidente de tránsito, sin embargo, después de pasado un tiempo vuelven a repetir conductas riesgosas e infractoras, esto se puede deber a que aparece nuevamente la autoconfianza o repiten conductas de otros conductores con los que interactúan a diario. Adicional, se identifica que, al presentarse un locus de control externo, conducta agresiva específicamente reforzada por situaciones estresantes como el tráfico, accidente de tránsito o eventos molestos y búsqueda de sensaciones, aquellas que buscan el placer y que, si se presentan en el conductor, podría ser un causante potencial de un accidente de tránsito. Los conductores con conductas riesgosas buscan el placer de la sensación que da al experimentar emociones fuertes y asociada también a la inclinación por las actividades de riesgo, que ponen en peligro su integridad física y la de otros.

## Planteamiento Del Problema

En el 2004 la (OMS) organización mundial de la salud, dedico un día a la seguridad vial debido a que "Las tendencias y proyecciones indican que las lesiones en accidentes de tránsito aumentarán, convirtiéndose en una crisis mundial de salud pública"(Pag.2). Sobre todo, en países con ingresos bajos y medianos, ya que el 70% de la población son peatones, ciclistas y motociclistas, donde más del 50% de los actores viales mencionados, se ven involucradas en accidentes de tránsito mortales o con lesiones. (World Health Organization. 2017, 25 septiembre)

Posteriormente, la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2013) en su informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, señala que anualmente fallecen más de 1, 24 millones de personas a causa de accidentes de tránsito y que diariamente se llega a un promedio de 3,000 personas fallecidas, adicional revela que entre 20 y 50 millones más sufren traumatismos por esta causa. A raíz de los datos anteriores, ellos realizan la modificación del plan mundial para la seguridad vial (2011-2020), el cual tiene como objetivo hacer una reducción en las cifras de víctimas mortales o lesionadas en accidentes de tránsito a nivel mundial, donde cada región debe tomar acciones preventivas.

Así mismo, Instituto de Medicina Legal (IML, 2011) menciona que "La tasa de mortalidad por accidente de tránsito alcanzó su nivel más alto en cuanto a número de víctimas fatales, donde las cifras para hombres alcanzaron las 20 muertes por 100.000 habitantes" y para mujeres fue de 6 por 100.000 habitantes. Persistieron elevadas las tasas de muerte en los hombres entre los 30 y los 34 años con 32,5 casos por 100.000 habitantes"; otra población de alto riesgo fueron las personas mayores de 70 años en quienes la tasa se incrementó de forma



importante a 46,2 por 100.000 habitantes, donde para ese año, esta se convertiría en la tercera causa de muerte. (Pág. 265).

Respecto a eso, en Colombia la Agencia de Seguridad Vial (ANS, 2005-2014) realiza una investigación donde se evidencia que la cifra de accidentalidad en promedio durante esos años es de 1.836.373 accidentes de tránsito, cobrando la vida de 58.121 personas y dejando lesionadas a 411.956. El plan Nacional de Seguridad vial 2001-2021, describen que los accidentes de tránsito se pueden dar por cuenta de fallas mecánicas, inconvenientes en la vía y algunas situaciones que involucran al factor humano.

Posteriormente, el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT,2016) en un boletín de prensa, reporta 136.232 accidentes entre los meses de enero y agosto del 2016, de los cuales el 79% ha sido por choque entre vehículos y de esos 136.232 accidentes registrados, 1.669 han reportado personas fallecidas, 59.581 han reportado heridos y 74.982 solo daños; en el mismo periodo del año anterior fueron reportados 142.652 incidentes de tránsito, es decir, 6.420 más que en el 2016, los vehículos con mayor número de accidentes son los automóviles particulares con 87.516 reportes y seguido de este las motocicletas con 64.631. En relación con las características de la población afectada por el fenómeno de la siniestralidad vial, 4 de cada 5 involucrados en hechos de tránsito es un hombre Por otro lado, los grupos etarios más afectados por el fenómeno de la siniestralidad vial se encuentra entre los 20 y los 39 años, representando el 90,2% de los involucrados en hechos de tránsito; observándose picos altos en los grupos de personas entre los 20 a 24 años y de los 25 a 29 años.

Por otro lado, El Sistema Integrado de Información Sobre Movilidad Urbana Regional (SIMUR, 2019) en su informe anual, realizó la caracterización de víctimas en siniestros que

involucraron vehículos livianos, donde especifica que estos ocasionaron 105 muertos y 6.864 lesionados. Entre las víctimas predominan actores viales y usuarios de vehículos livianos, peatones y motociclistas, quienes fueron víctimas de 77 muertes (73% del total), 184 lesiones con hospitalización (48%) y 2.986 lesiones valoradas (46%). P. (2020, 15 noviembre)

Por consiguiente, dentro del campo de la seguridad vial, la accidentalidad se presenta como un fenómeno con múltiples causas, que se puede dar por una serie de factores que están relacionados con el riesgo, la amenaza y la vulnerabilidad, por lo que se constituye como uno de “los impactos sociales y económicos de la movilidad urbana y uno de los principales problemas de salud pública a nivel mundial y local”. Cabrera A, Gustavo; Velasquez O, Natalia y Valladares G, Mónica (2009, p. 219). El accidente de tránsito se considera como un evento fortuito que ocasiona un daño ya sea material o físico de las personas involucradas, de acuerdo con (Baldock, Mathias y Wundersitz 2013) citados por (Hidalgo, 2015, p 39) existen factores de riesgo que incrementan la ocurrencia de los accidentes entre los cuales se encuentra el factor humano provocados por impericia en el manejo, excesos de velocidad, consumo de alcohol y de drogas, los llamados “distractores” que influyen para mal en el comportamiento del conductor, como aparatos electrónicos, somnolencia o fatiga, por último el sentimiento exagerado de confianza de la persona conduciendo en la vía, donde la mayoría de conductores cree que es menos probable que ellos se vean implicados en un accidente que el “conductor medio” y se clasifican a sí mismos como más seguros y más hábiles que los demás.

Llegados a este punto, en un estudio realizado por Norza C.E. H, Granados L. E. L, Useche H. S. A. Romero H. M. & Moreno R. J, (2014 p. 159), se analizó la incidencia del factor humano en la accidentalidad vial en Colombia, allí entienden la conducción como un sistema que consta de 3 elementos básicos que interaccionan entre sí, que son: el sujeto, el vehículo y la vía,

donde el sujeto involucra aptitudes y actitudes, formación profesional sistemática y maduración personal. En consecuencia, es prioridad comprender la incidencia que tiene el factor humano, como principal variable en el desencadenamiento de accidentes de tránsito, en razón a que la mayoría de estos son ocasionados, en algún momento, a causa de un error del hombre (Zajaczkowski, s. f.; Montoro, Alonso, Esteban & Toledo, 2000, p.160).

Adicional, se puede afirmar que el estado de las vías y la mecánica de la interacción vehicular como las congestiones y el embotellamiento en el tráfico, contribuyen a la generación de condiciones de conducción erráticas en la accidentalidad; es decir, que existen factores externos como la vía o la congestión, que suelen “contribuir a la presencia de sentimientos que son impulsores de la ira, el estrés y la frustración, y se obtiene como resultado que la persona refleje estilos de conducción como iracundo, ansioso, disociativo y de alta velocidad”. Norza C. E. H. Granados L. E. L. Useche H. S. A. Romero H. M. & Moreno R. J. (2014, p. 160).

Por otro lado, Dirección de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional (DITRA, 2013) identifica que accidentalidad vial, es una de las problemáticas de mayor impacto por la cantidad de personas que fallecen cada año en el país y la principal variable que tiene incidencia en ésta, es el factor humano, tanto en el rol de conductor (independientemente del tipo de vehículo) como de peatón, por lo cual en su estudio se permiten realizar una caracterización de las personas involucradas junto con la descripción de la relación que tiene el factor humano y la accidentalidad en Colombia. En el estudio que se menciona, se realizaron encuestas a lo largo y ancho del país encaminadas a la comprensión de este fenómeno donde hallaron los siguientes resultados. En cuanto a los factores psicológicos desencadenantes de accidentes expusieron, la personalidad (Pasividad-Impulsividad – Agresión), depresión, estrés. En cuanto a la relación conductor-vehículo, se encontró que dependiendo del estilo de conducción de la persona se

puede generar accidentes de tránsito o por el contrario disminuir o anular la incidencia de estos; “este elemento se ve asociado a la manera como la persona concibe la actividad de conducir y a las características personales del sujeto”. (Norza, Ervyn & Romero, Mauricio & Moreno, Jessica & Díaz, Rodrigo & Useche, Sergio & Gomez, Ivan, 2013, p. 180).

Continuando con lo expuesto, en cuanto al factor humano como causa relevante en el accidente de tránsito, se hallan estudios que asocian la personalidad con la forma de conducir y con la accidentalidad vial, dentro de los estudios se localizan autores como Mikulincer y Gillath (2012) quienes hallan una relación altamente significativa “entre estilos de conducción y personalidad; estos autores diseñaron el Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción (MDSI) que permite evaluar el estilo de conducción a través de siete dimensiones: riesgo, agresión, disociación, ansiedad, prudencia, cordialidad y estrés” Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Gillath, O., (2004 p. 5) . En la dimensión agresión, se encontró que existe un estilo de conducción riesgosa o temeraria, en compañía de la búsqueda de sensaciones que experimentaban los conductores, en esta última, “los hombres constituyeron el patrón diferencial predictor de riesgo, mientras que, en las mujeres, la agresión, la cordialidad y el estrés fueron los predictores característicos de su estilo de conducción”. Durán Palacio, N. M, & Moreno Carmona, N. D. (2016).

Por otro lado, Ulleberg y Rundmo (2002) realizaron un importante estudio en conductores de vehículos particulares, con una muestra de 1.932 adolescentes de Noruega, para evaluar la personalidad y su importancia en relación con las conductas de riesgo en el tráfico y encontrando que, aunque la personalidad (donde se midieron variables de altruismo, ansiedad, agresión, búsqueda de sensaciones, agresividad y trasgresión de la norma) “no tenía efectos directos en los comportamientos de riesgo relacionados con el incumplimiento de las normas, si

la tenía de manera indirecta a través de actitudes hacia la seguridad vial” . Ulleberg, P. y Rundmo, T. (2003), es decir, se concluyó que la personalidad influye en el comportamiento de la conducción arriesgada, afectando la actitud de la persona durante la conducción en la vía.

Posteriormente, en Colombia (2014) Ruiz P., J. I., Gómez, I. A., Lamus, D. A., Beltrán, I. T. & Leal S., L. J. (2014) realizan un estudio con la intención de identificar las representaciones sociales sobre normas de tránsito y su relación con la agresividad junto con la accidentalidad, y multas de tránsito auto informadas en conductores de Bogotá, donde se les expuso a los participantes 21 casos o situaciones que comúnmente protagonizan los conductores y este contestaría con un juicio de actitud (si está de acuerdo o en desacuerdo). “La segunda sección del cuestionario estaba compuesta por una batería de escalas relacionadas con variables asociadas con la accidentalidad y las infracciones de tránsito, así como por preguntas sobre aspectos de la conducción y accidentalidad, y por información sociodemográfica”. (Ruiz P. J. I. Gómez. I. A. Lamus, D. A. Beltrán, I. T. & Leal S, L. J. 2014, p. 201). Como resultado se obtuvo que hay dos conductas de riesgo, asociadas a la conducción: por un lado, está la velocidad y por el otro en relación con el respeto por las señales de tránsito que restringen el movimiento del vehículo, como los pares o semáforos en rojo, siendo así “los sujetos presentan impulsividad mecánica, definida esta como un tipo de ira o agresividad que se experimenta ante obstáculos de la vía que impiden avanzar”. (Ruiz P. J. I. Gómez, I. A. Lamus, D. A. Beltrán, I. T. & Leal S. L. J. 2014, p 304). Como recomendación, el autor se expone que es necesario indagar más a fondo acerca de los determinantes involucrados en los accidentes de tránsito, por lo cual sugieren que, en futuras investigaciones, la población a estudiar sea más específica en cuanto a la edad debido a que el estudio se realizó con personas de 25 a 42 años, un rango bastante ancho y que se agreguen variables o aspectos de la personalidad, como búsqueda de sensaciones, altruismo, ansiedad

locus de control y conductas agresivas, como en el estudio realizado por Marengo en el 2012), con el fin de que se identifiquen tipos o perfiles de conductores, que sean de utilidad para el diseñar intervenciones desde las campañas de prevención y educación de los actores que interactúan en la vía para la prevención de infracciones y la reducción de la accidentalidad.

Continuando con lo expuesto, para Marengo, D. Settanni, M. & Vidotto, G. (2012), en la mayoría de los estudios, el enfoque metodológico habitual ha sido centrar el análisis en grupos específicos para probar la influencia aislada de cada categoría en las medidas relacionadas con la conducción, por lo cual ve de importancia revisar aspectos psicológicos que se tienen influencia en la causalidad de accidentes de tránsito o la conducción riesgosa. En cuanto a la búsqueda de sensaciones cita a (Zuckerman, 1979) quien la describe como el deseo de participar en situaciones peligrosas con el fin de experimentar o sentir, aquello que es estimulante para el cuerpo, y que, si se traslada en la conducción, sobre todo en jóvenes - adultos podría causar que estas realicen actos inseguros como el exceso de velocidad y maniobras indebidas. Por otro menciona al altruismo, debido a la alta despreocupación por los demás cuando se conduce, en cuanto al locus de control, le da importancia debido a que es necesario que cada actor vial sea consciente que dependiendo como se da la interacción vehículo – vía – Sujeto, puede ser responsable o no de un hecho que puede causar daño al otro y por último, la agresividad, el autor menciona que comúnmente las personas conducen y actúan de manera agresiva, esto puede ser detonante para la causalidad del accidente o para identificar como investigador como actuara dicha persona, ante cierta situación en la vía. Al reunir estos cuatro elementos, el autor realizo una investigación con 207 adolescentes italianos, con el fin de poder identificar subtipos de conductores y se compararon con conductas de altruismo, locus de control, búsqueda de sensaciones, ansiedad y agresividad, en los resultados se obtuvo que el

patrón de mayor riesgo, se caracterizó por una alta búsqueda de sensaciones, impulsividad o agresividad y puntuaciones bajas. sobre el altruismo y la ansiedad, donde los catalogo como “Conductores riesgosos” Marengo. D. Settanni, M. & Vidotto, G. (2012).

De modo tal, la accidentalidad vial o accidentes de tránsito son considerados como el suceso ocasionado en el que interviene al menos un vehículo automotor en movimiento, en una vía pública o privada con acceso al público, estimada al tránsito de vehículos, personas y/o animales, y que como consecuencia de su circulación o tránsito, o que por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito, cause daño en la integridad física o material de las personas (Decreto 3990, 2007, Art 1 ); un evento, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, Art 2). Y donde actualmente se observa en los diferentes centros de noticias televisivas y escritas, que existe una problemática en la ciudad de Bogotá que hace que sea un riesgo para los peatones, ciclistas, motorizados y aquellos que anden en su automóvil o su vehículo de trabajo, y es el gran número de accidentalidad que existe en la ciudad. De acuerdo con el SIMUR (sistema integrado de información sobre movilidad urbana regional) los siniestros viales son la segunda causa violenta de muerte, después de los homicidios ya que en el 2019 el 22% de las muertes se les atribuyeron a los accidentes de tránsito.

De acuerdo con lo anterior, en esta investigación se pretende profundizar en algunos aspectos o elementos psicológicos que se vean involucrados en el accidente de tránsito, como lo son Altruismo, Búsqueda de sensaciones, locus de control y agresividad mencionados por (Ruiz P, J. I. Gómez, I. A. Lamus, D. A. Beltrán, I. T. & Leal S. L. J. 2014, p. 306) y por Marengo. D.

Settanni, M. & Vidotto, G. (2012) debido a que, en Colombia, no se han realizado estudios que recopilen los cuatro elementos a investigar y debido a las altas cifras de mortalidad y accidentalidad, es necesario trasladar estudios ya realizados y aplicarlos en el contexto colombiano. En cuanto a la población para este estudio, tomaremos como base el análisis realizado por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) donde mencionan que las personas involucradas en accidentes de tránsito oscilan entre edades de los 20 a los 39 años son los que tienen mayor porcentaje en accidentalidad, sin embargo, como lo sugiere (Ruiz P, J. I. Gómez, I. A. Lamus, D. A. Beltrán, I. T. & Leal S. L. J. 2014, p. 302) en su estudio, se tomaran hombres con edades de 26 a 30 años donde se tendrá en cuenta aquel que conduzca un vehículo particular ya sea por afición, trabajo o necesidad, técnica y teóricamente capacitada para operar ese tipo de vehículos.

De modo que, teniendo en cuenta la problemática actual, expuesta en este documento, es de resaltar la importancia de comprender aquellos elementos psicológicos que se identifican en el conductor común y que al presentarse pueden ser causales detonadoras para que ocurra el accidente de tránsito, por lo tanto, planteo la siguiente pregunta para mi investigación.

***¿Cuáles son las narrativas acerca de: búsqueda de sensaciones, altruismo, locus de control, y agresividad en conductores de 26 a 30 años involucrados en accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá?***



## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Describir las narrativas acerca de altruismo, búsqueda de sensaciones, locus de control y agresividad, en conductores involucrados en accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá.

### **Objetivos Específicos**

- Explorar a través de las narraciones la existencia de conductas altruistas en conductores.
- Identificar a partir de las narraciones, aquellas sensaciones que los conductores buscan sentir al conducir de manera indebida.
- Analizar a través de las narraciones de los conductores, si en estos se evidencia un locus de control interno o externo.
- Identificar a partir de las narraciones, la existencia de conductas agresivas en conductores.

## Justificación

A nivel nacional, los accidentes de tránsito se han convertido en una problemática social, debido al alto número de muertes y lesiones, por lo cual surge la necesidad de investigar desde la psicología u otros campos, cuáles podrían los elementos psicológicos asociados que están directa o indirectamente involucradas en que se presenten accidentes de tránsito, sobre todo en ciudades de gran acogida, como lo son Bogotá, Cali y Medellín. SIMUR (2019). Por consiguiente, en la presente investigación se pretende comprender y describir, partiendo del análisis de las narrativas acerca de: altruismo, búsqueda de sensaciones, locus de control y agresividad, en conductores involucrados en accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá, con el fin de aportar o identificar aquellos elementos psicológicos que se pueden ver en la interacción persona – vehículo – vía y que de dicha interacción se presente la ocurrencia del accidente de tránsito, la caracterización principal de esta población, es que son conductores que se hayan visto involucrados en por lo menos un accidente de tránsito.

Así mismo, uno de los fenómenos sociales que se están viviendo en Colombia es el aumento de los índices de accidentalidad en vehículos automotores con resultados fatales para la conservación de la vida y el mantenimiento del patrimonio, las incapacidades generales, las secuelas en el tiempo, tanto a nivel fisiológico como psicológico, entre otras, lo cual ha hecho que paulatinamente se convierta en un problema de salud pública a nivel mundial de acuerdo con el observatorio de Movilidad Urbana de Bogotá (2006) y por las consecuencias que ocasiona a nivel personal, social y económico (Gálvez y González 2010). De acuerdo con lo anterior y siendo una cuestión de salud pública se vuelve indispensable estudiar a fondo la problemática, lo que la genera, sus conductas predecibles y sus consecuencias junto con todas las variables que puedan repercutir en avances para su prevención y sobre todo para una posible disminución. A

raíz de los estudios y la intención de que la investigación sirva como base o contribución para futuras investigaciones, se realiza la elección de las categorías que aparecerán en este estudio, ya que se considera que hay aspectos del factor humano que deben ser estudiados con detenimiento para entender el porqué de este fenómeno.

De acuerdo con lo anterior y basándonos en estudios realizados, se evidencia que la principal causa de accidentalidad vial son generada por el factor humano, es decir el sujeto se cataloga como el principal responsable de la accidentalidad, a raíz de eso, surge la necesidad e intención de desarrollar esta investigación; a partir de la cual se logre dar una descripción desde los resultados de aquellos aspectos que tienen gran influencia en la accidentalidad vial, con el fin de contribuir a la implementación de métodos eficaces que permitan disminuir el nivel de accidentalidad y en conjunto se pueda realizar estrategias que prevengan este fenómeno, generando impacto en el comportamiento de los actores viales, responsables y/o víctimas de la ocurrencia de los accidentes de tránsito; y de igual forma, dar la oportunidad a futuros investigadores de generar conocimiento sobre temas relacionados con el actual impacto de este fenómeno en la sociedad colombiana. Adicional el poder generar un aporte al campo de la psicología de tránsito, debido a que es una rama de acción que no está totalmente fortalecida en Colombia y el querer dar respuesta a una problemática que actualmente va en crecimiento.

Por otro lado, esta investigación pretende contribuir a la comunidad científica en la medida en que cada vez se investiga y se profundiza en la comprensión y explicación de la accidentalidad vial en el país, adicional realizar un aporte al campo de la psicología del tránsito y la seguridad vial (COLPISC), de igual manera la comunidad académica de la Universidad Antonio Nariño, específicamente puede aportar a los trabajos desarrollados en la línea de investigación con la que se trabajara. Este trabajo se realizará bajo en la línea de investigación

que pertenece al Grupo Escuela: Sistema Complejo “Investigación, intervención y cambios en contextos sistémicos”. Busca comprender las diferentes problemáticas relacionadas con el desarrollo y la actuación de los individuos en varios ámbitos de interacciones humanas. La orientación es la perspectiva sistémica. “El construccionismo social sitúa las fuentes de la acción humana en las relaciones, y la comprensión del funcionamiento individual queda remitida al intercambio comunitario”. Agudelo Bedoya, M. E., & Estrada Arango, P. (2013), ya que en este trabajo se pretende contribuir a la comprensión de la accidentalidad desde uno de sus elementos (el conductor) que interactúa con otros.

## **Marco Teórico**

### **Concepto de Accidente**

“Un accidente es un suceso eventual, generalmente impredecible, que altera el orden regular de las cosas, que tiene como resultado algún daño material o físico y también moral” (Evans, 1993, p. 18), Por otra parte, el concepto de accidental se utiliza para calificar “aquello que es contingente, que sucede por una causa imprevista o que no es esencial. Además, el término accidente carece de especificidad, ya que se lo utiliza para referirse a sucesos de distinta índole, que van desde fallas en plantas nucleares hasta problemas cerebrovasculares”. (Evans, 1993, p. 18). Al respecto, (Neira y Bosque 2001, p.7) destacaron que el término accidente tiene la peculiaridad de no explicar aquello a lo que se refiere.

El término accidente es utilizado en varios escenarios, sin embargo, puede escucharse o leerse expresiones como accidente de tránsito o muerte accidental ya que en su mayoría es utilizada en el ámbito jurídico para determinar la culpabilidad de una parte u otra frente al suceso, pero al utilizar este término se logra identificar que fue un hecho que no fue planeado.

### **Programas de Prevención**

Dentro del plan de seguridad vial de Colombia (2011-2021) se establecieron unos objetivos para trabajar frente a la situación problema que son los accidentes de tránsito, en la sección 4.4.2 pilar estratégico de comportamiento humano en la vía, describen la importancia de formar y educar a todas las personas en el área laboral y educativo, sobre la responsabilidad, formación y educación vial y así generar una movilidad segura.

En cuanto a los entes locales y gubernamentales, se creó un programa con medidas y acciones de control efectivas, su propósito es optimizar estrategias de control de manera preventiva, sobre el comportamiento humano, mediante el desarrollo de esquemas que permitan la adecuada planeación y evaluación de acciones y/o medidas que dichos entes tomen frente a la acción infractora que irrumpa en la sana convivencia vial.

Estos programas buscan “garantizar que la información y la mercadotecnia sobre seguridad vial sean de calidad y pertinentes frente al contexto donde se desarrollen” Plan Nacional De Seguridad Vial Colombia (2013, p. 15), impulsando la contribución de grupos específicos con el fin de concientizar y contribuir en las conductas de los actores viales. Referente a eso, se realiza la sugerencia de desarrollar de manera periódica actividades formativas e informativas y comunicacionales dirigidas a persuadir conductas y actitudes “como: a) Uso del cinturón de seguridad y dispositivos retención b) Uso de los elementos de protección del motociclista y ciclista c) Respeto al límite de velocidad d) Cero tolerancias a la conducción bajo el efecto de sustancias psicoactivas y bebidas alcohólicas”. Plan Nacional De Seguridad Vial Colombia (2013, p. 67).

### **Construccionismo Social**

Es un pensamiento que se da en medio de propuestas teóricas “de las ciencias humanas en la contemporaneidad y se constituye como movimiento de crítica a la psicología social modernista” Magnabosco Marra, M. (2014, p. 11). y se fundamenta principalmente a partir de Kenneth. El pensamiento posmoderno y las ideas construccionistas sociales se aplican a las prácticas terapéuticas, psicosociales, en la enseñanza, en el consultorio y en la organización. (Diazgranados, Silvia, 2007, p 94).

Se da como una especie de crítica a las posturas paradigmáticas que definían el mundo social, a partir de nociones naturales o biológicas en las comunidades. Cuando hablamos directamente de construccionismo social, no nos podemos referir a una manera explícita de pensar, sino que hay muchas maneras de pensar que refieren todos a un tipo de construcción de la realidad lingüística y la relación respecto a la comprensión de la realidad. Desde esta visión, la realidad no es concepto estático, es un concepto que se va construyendo a partir de las experiencias vividas socialmente con el individuo, para esto tenemos que irnos a una de las principales premisas y es el lenguaje.

Sobre el construccionismo social, Harlene Anderson (1997) destaca que éste trasciende la contextualización social de la conducta y la simple relatividad, ya que el contexto se considera como un dominio de múltiples relaciones creadas en el lenguaje, donde tanto las conductas como los sentimientos, las emociones y las comprensiones son comunales.

“El construccionismo se refiere al pensamiento cooperativo de los grupos sociales y hace énfasis en las metáforas que se ubican principalmente en la lingüística, como la narración y la hermenéutica” Magnabosco Marra, M. (2014, p. 20). y se determina como una perspectiva o mirada que nos habla que las cosas en sí mismas carecen de significado, los significados se los colocamos nosotros, los valores de las cosas y de las situaciones se los coloca el individuo y esos valores van ligados con la experiencia de nuestra moral, la cultura donde nosotros hemos crecido e interactuado la mayor parte de nuestra vida, y esto hace que de alguna forma nos da significados diferentes dependiendo de la situación.

Con el surgimiento de la perspectiva construccionista, la forma de pensar en el sujeto como portador de una identidad y esquemas de funcionamiento individual tales como

personalidad, comienzan a mostrar claras limitaciones (Gergen, 1991). Esto podría haberse dado debido a que el individuo ha estado expuesto a representaciones que visualiza en la cotidianidad y que circulan los medios de comunicación. Lo que quiere decir es que, el yo individual se ve desplazado “ante la imposibilidad de identificarse con un individualismo estándar, lo cual tiene sentido si se piensa en los fenómenos de globalización e intercambio cultural constante en las últimas décadas que ofrecen el acceso a distintas formas de ver el mundo”. Magnabosco Marra, M. (2014, p. 355).

## **Elementos Psicológicos**

### **Altruismo**

El altruismo es considerado como el resultado de anteponer la necesidad de los otros a la propia, persiguiendo el beneficio exclusivo del receptor y no del actor (Howard & Piliavin, 2000, p. 96), es decir, la acción voluntaria que se realiza con la intención de ayudar a otro, sin pretender recibir o beneficiarse por esa acción realizada. La definición del concepto altruismo, vista desde la psicología, está basada en las investigaciones de Eisenberg (1986) quien lo define como una conducta voluntaria no motivada por la expectativa de recompensas externas, sino tiene que ver con la motivación o satisfacción interna, adicional apoya la idea de que hay sujetos con conductas altruistas quienes buscan ayudar de forma natural a otros motivados por razones morales. Según Batson y Powell “el término altruismo se ha estado usando para referirse a una de esas conductas que se engloban dentro del comportamiento prosocial, como es la ayuda en todas sus facetas, tanto de autosacrificio como en ausencia de recompensas externa”. Auné, Sofía Esmeralda, & Blum, Diego, & Abal Facundo, Juan Pablo, & Lozzia, Gabriela Susana, & Horacio, Félix Attorresi (2014, p. 21).



Los dos términos, conducta prosocial y altruismo, hacen referencia a conductas positivas, pero los definimos de manera diferente, por un lado, el comportamiento prosocial se entiende como “las acciones voluntarias que son planeadas para ayudar o beneficiar a otro individuo o grupo de individuos”. Aguirre-Dávila, E. (2016, p. 16) y el Altruismo se refiere a un tipo específico de conducta prosocial acciones voluntarias planeadas para beneficiar a otro las cuales están intrínsecamente motivadas esto es, actos motivados por impulsos internos tales como el interés y la simpatía por otros, o por valores y autorrecompensas más que por ganancia personal. (Eisen- berg & Mussen, 2003, p. 3)

Altruismo o conducta prosocial, son dos constructos teóricos con significado diferente. “El altruismo se basa en los motivos de la persona cuya finalidad es el bien del otro, mientras que la conducta prosocial se refiere a una conducta positiva social, pero sin hacer mención a una intención altruista” Rodríguez, Montagud. R. (2010, p. 3) Por eso toda conducta altruista es una conducta prosocial, pero no toda conducta prosocial es altruista, ya que esta última requiere de al menos tres condiciones (López, 1994).

Autores como Gutiérrez San Martín, M, Escartí, A, & Pascual, C (2011) destacan en este sentido que el objetivo de la conducta altruista es el proporcionar ayuda a los necesitados, especialmente a los que se considera dignos de recibirla, como, por ejemplo, aquellos que dentro de la cultura se consideran vulnerables. Los puntajes bajos en altruismo, reflejan una falta general de preocupación por los demás y se relaciona con una mayor toma de riesgos mientras se conduce (Ulleberg & Rundmo, 2003) y exceso de velocidad (Machin & Sankey, 2008; Vassallo 2007).

## **Búsqueda de Sensaciones**

Este concepto fue descrito por Zuckerman (1979) citado por (Librán, Eliseo, 2013, p. 230) quien considera que el sujeto tiene una necesidad de experimentar variadas y complejas sensaciones y el deseo de correr riesgos físicos y sociales, por el simple deseo de disfrutar de tales experiencias. Se utiliza el término de «sensación» en lugar de «estimulación» porque es el efecto sensorial de la estimulación externa la que cobra mayor importancia para definir su valor como refuerzo primario. (Librán, Eliseo. 2013 p. 234). En cuanto a búsqueda de sensaciones, menciona que es un elemento de psicológico que puede ser descrito como el deseo de participar en experiencias estimulantes incluso a expensas de la seguridad personal (Zuckerman, 1979 ), es uno de los constructos que se ha relacionado más consistentemente con conductas peligrosas de conducción y participación en choques, especialmente en lo que respecta a los conductores masculinos (Arnett, Offer y Fine, 1997; Cestac, Paran y Delhomme, 2011; Dahlen y White, 2006;Jonah, Thiessen y Au-Yeung, 2001; Zuckerman, 2007).

El buscador de sensaciones optará por aquellos estímulos sensoriales y sociales (arte, música, actividades físicas, vestidos, amigos, drogas, relaciones sexuales, etc...) capaces de producir sensaciones inusuales y así mantener un nivel óptimo de activación, lo que los lleva a una búsqueda más activa de novedades y sensaciones intensas que permitan mantener el equilibrio necesario. (Ledesma, Rubén, Poó, Fernando, & Peltzer, Raquel. 2007, p. 66)

A nivel emocional, los buscadores de sensaciones parecen ajustarse mejor y mostrar menos ansiedad en situaciones de estrés, posiblemente porque son capaces de afrontar estas situaciones como un desafío (Franken, Gibson, & Rowland, 1992; Zuckerman & Khulman, 2000) citado por (Ledesma, Rubén, Poó, Fernando, & Peltzer, Raquel. 2007, p. 28). La búsqueda

de sensaciones se encuentra presente en todas las personas y se “manifiesta en diferentes niveles, estas se asocian con conductas de riesgo en diversas actividades humanas, entre otras, en la conducción, que de acuerdo con su nivel de presencia (alto) puede incidir en la ocurrencia de accidentes de tránsito”. Norza C, E. H. Granados L, E. L. Useche H, S. A. Romero H, M. & Moreno R, J. (2014), debido a las conductas de riesgo que se presenta durante la conducción. De manera similar, la impulsividad, que se relaciona con la falta de percepción de sí mismo, falta de control en la respuesta a los estímulos, se ha relacionado con la conducción de la ira o la conducción agresiva. Dahlen, Martin, Ragan y Kuhlman (2005). Además, se ha informado que tanto la búsqueda de sensaciones como la impulsividad comparten un pico común en los años desde la adolescencia temprana hasta la mitad de la adolescencia (Steinberg y col. 2008, p. 28).

### **Locus de Control**

Hace referencia a la apreciación que tiene una persona sobre cómo se dio cierto evento que en su vida y el origen de dicho comportamiento, que, como resultado puede ser interno o externo, es decir, identificar hasta qué punto la persona considera que es responsable o no de su comportamiento. “Las personas que creen que tienen la facultad de ejercer cierto grado de control sobre sus vidas son más saludables y eficaces, que aquellos que no tienen fe en su capacidad para llevar a cabo cambios en sus vidas” Bandura (1995) citado por (Visdómine-Lozano, J. Carmelo; Luciano, Carmen 2006 p.7)

Rotter (1966) propuso el concepto de locus de control y lo describió como aquello que la persona percibe que el acontecimiento es contingente con su conducta o sus propias características relativamente permanentes, se ha dicho que es una creencia en el control interno, pero cuando un refuerzo es percibido como siguiendo alguna acción personal, pero no siendo

enteramente contingente con ella, es típicamente percibido, en nuestra cultura, como el resultado de la suerte y en este sentido se ha dicho que es una creencia en el control externo“. (Visdomine-Lozano y Luciano, 2006). Quiere decir que cuando el individuo percibe que tiene control sobre las consecuencias externas, allí se manifiesta en su conducta el control interno, sin embargo, si la persona atribuye a que lo ocurrido se debe a un factor externo que tiene influencia en su conducta manifiesta un locus externo, ya que si una persona cree que lo que ocurre a su alrededor no depende de él, difícilmente actúe para cambiarlo. (Visdómine-Lozano, J. Carmelo; Luciano, Carmen, 2006, p. 7).

Además, otras investigaciones han encontrado “asociación entre diversas variables de la conducción y el locus de control, definido como la percepción de control que tienen cada individuo sobre su propia vida y el entorno”. Bastias, M. (2017, p. 3). El locus de control interno en conductores se ha asociado a más colisiones, errores de conducción, infracciones y ofensas al conducir; mientras que el locus de control externo se ha asociado a un mayor uso del cinturón y conductas cuidadosas (Ambak, David, Mamat, Prasetijo y Rohanl, 2016; Hennessy, 2011; Huang y Ford, 2012). Locus de control, un elemento psicológico que refleja la medida en que las personas consideran los eventos que pueden afectarlos. Estar bajo su control (interioridad) o ser influenciado por fuerzas externas (externalidad), se ha relacionado con el comportamiento en la conducción con resultados mixtos. En 1987, Montag y Comrey encontraron que la externalidad aumentaba la probabilidad de que los conductores involucrados en el accidente evadieran de cierta manera la responsabilidad de la situación, atribuyéndola a causas externas y la interioridad para caracterizar a las personas con un estilo de conducción, más cauteloso, debido a que tomaban la situación como propia y sentían un alto grado de responsabilidad en el evento que surgió en la conducción.

## **Agresividad**

La agresividad se considera como el “estado emocional que consiste en sentimientos de odio y deseos de dañar ya sea física o psicológicamente a otra persona, animal u objeto”

Carrasco, Ortiz, M. & González, Calderón, M. (2006, p 5). Barkowitz (1996) la define como “faltar al respeto, ofender o provocar a los demás”, es decir, el comportamiento que se realiza sobre la víctima. “Cuando se habla del comportamiento agresivo, se hace referencia a una multicausalidad, pues, tal comportamiento está influenciado por diferentes factores: social, cultural, genético y biológico, tanto a nivel familiar como individual, justificándose, así, el abordaje desde diversos enfoques teóricos”. (Castrillón, D. Ortiz, A. y Vieco, F. 2004) citado por Castillo, M. 2006 p.169).

“La violencia destructiva o la agresión aniquiladora contra la vida y los bienes de una persona o de un colectivo humano son comportamientos manifiestos de la conducta humana”. (Gil Verona, J. A. Pastor, J. F, De Paz, F. Barbosa, M, Macías, J. Ángel, Maniega, M. A. Rami-González, L, Boget, T. & Picornell, I. 2002 p. 294), sin embargo, la agresión hace referencia a una variable interviniente lo cual indica que el individuo siente la necesidad de realizar actos violentos o agresivos sin necesidad de realizar un daño físico, por lo que, viéndolo desde la conducción, el daño sería en su vehículo y el tipo de violencia que ejercería es simbólica.

Bandura (1975) define la agresión como el origen social de la acción y la influencia causal de los procesos de pensamiento sobre la motivación, el afecto y la conducta humana. (Ortiz, M. Á. C. 2006, p. 18), menciona que la conducta está recíprocamente determinada por la interacción de factores ambientales, desde su análisis del aprendizaje social de la agresión, diferencia tres tipos de mecanismos: Mecanismos que originan la agresión (Por observación o

aprendizaje directo), mecanismos instigadores de la agresión, que a su vez se divide en dos, por un lado se encuentra la experiencia de un acontecimiento aversivo, tales y como una frustración, una situación de estrés, un ataque físico, amenaza o insulto, una pérdida de reforzadores o el impedimento de una meta y por el otro las expectativas de reforzamiento o las recompensas esperadas si la conducta agresiva es emitida. Y por último Mecanismos mantenedores de la agresión, es decir, aquellas situaciones de reforzamiento vicario y el autor reforzamiento. (Ortiz, M. Á. C. 2006, p. 18).

Los agresores en la conducción están más propensos a experimentar niveles elevados de ira en comparación con la población en general. (Gutiérrez Quintanilla, José & Lobos-Rivera, Marlon. 2017, p. 33). Existen otros factores que pueden ser motivo para generar agresión en los conductores, como el territorio, conocido comúnmente como la ruta que tiene que recorrer el conductor, el espacio personal y el anonimato (Ward, Waterman & Joint, 1998) Existen conductores enojados que solo expresan la ira cuando conducen (Lawton & Nutter, 2002) aunque se considera que la agresividad puede ser un aprendizaje social, donde el individuo ha aprendido y practicado algunos niveles de violencia en su vida. (Gutiérrez Quintanilla, José & Lobos-Rivera, Marlon. 2017, p. 44). La ira o enojo en la conducción ha sido considerada como un pronosticador significativo de la agresión vial (Miles & Johnson, 2003; Ulleberg, 2001) (Hemenway & Solnick, 1993). “Por cada acto de agresión seria, hay miles de conductores enojados, cuyo comportamiento puede poner en peligro su vida y la de otros”. Carrasco, Ortiz, M. & González, Calderón, M. (2006, p. 9).

## **Método**

### **Tipo de Estudio**

El presente proyecto se inscribe del estudio de corte cualitativo debido a lo planteado por Hernández, Fernández & Baptista (2014) este tipo de investigación pretende “comprender el complejo mundo de la experiencia vivida desde el punto de vista de las personas que la viven, buscando respuestas a preguntas que se centran en la experiencia social, cómo se crea y cómo da significado a la vida humana”. EL objetivo de este proyecto es comprender del fenómeno y así poder tener bases teóricas de explicación, predicción y control de la pregunta problema que se busca resolver; igualmente tiene un alcance descriptivo toda vez que pretende describir los aspectos de la personalidad de los conductores involucrados en los accidentes de tránsito. Según Hernández Sampieri et al. (2014) indica que, “el alcance descriptivo busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis”. Es decir, que únicamente se busca recolectar información de manera conjunta teniendo en cuenta ciertas categorías y así dar respuesta a su pregunta problema.

### **Técnica de la investigación**

La técnica que se utilizará en la presente investigación es de corte narrativo ya que permitirá recolección de datos desde lo que la persona relata, adicional “entender la sucesión de hechos, situaciones, fenómenos, procesos y eventos donde se involucran pensamientos, sentimientos, emociones e interacciones, a través de las vivencias contadas por quienes vivieron la experiencia”. Siendo así, el referente epistemológico con el que se trabajara es el

construccionismo social, debido a que permitirá comprender el fenómeno desde el individuo y su interacción en el contexto en el que convive a diario.

Hernández, Fernández & Baptista (2014) indica que se puede recolectar dicha información a través de las historias de vida, anécdotas, entrevistas, archivos o autobiografías, observación entre otras, adicional considera que es necesario tener en cuenta un proceso que consiste en: 1) recopilar historias o narraciones de experiencias de los participantes en función del planteamiento del problema y 2) armar una historia general entretejiendo las narrativas individuales y por último ensamblarlas en una secuencia o categorías que fueron descritas por los participantes.

### **Técnicas de Recolección, Generación y recolección de datos**

Para la recolección de datos se tuvo como instrumento principal la entrevista semiestructurada esta se define “como una reunión para conversar e intercambiar información entre una persona (el entrevistador) y otra (el entrevistado) u otras (entrevistados)”. Hernández, Fernández & Baptista. (2014, p. 49). El objetivo de la utilización de la entrevista semiestructurada es que nos permitirá primero tener unas preguntas base para orientar y no perder el objetivo de la investigación y como segundo que las personas entrevistadas tengan el espacio para comentar experiencias, opiniones, valores, creencias, emociones y percepciones que tengan frente al suceso que se les presento.

Para el análisis de la información se tendrán en cuenta 4 categorías que son: Altruismo, Búsqueda de sensaciones, Locus de Control y agresividad. Utilizando la técnica de codificación Selectiva para la clasificación de respuestas e interpretación de los resultados, este método consiste en describir e interpretar el significado profundo de las categorías, lo que se denomina



“codificación selectiva” (Matthew y Price, 2009b y Benaquisto, 2008b) citado por Hernández, Fernández & Baptista. (2014). Así mismo se utilizará un esquema para separar los códigos, utilizando las siguientes características que permitieron realizar un análisis detallado de los datos;

1. **Acto:** Acción en un evento, que puede ser de corta duración segundos.
2. **Significado:** Producciones verbales de los participantes que definen y dirigen la acción.
3. **Interacción:** Acción, relación o influencia recíproca entre dos o más personas o cosas.
4. **Contexto:** todo el contexto bajo estudio considerado como la unidad de análisis

### Definición de Categorías Para Tener en Cuenta en el Momento de la Evaluación

**Tabla 1**

*Uso de códigos / categorías y su definición.*

Codificación	Categoría	Significado
AL	Altruismo	“Se basa en los motivos o intenciones de la persona cuya finalidad es el bien del otro o de los otros”. Eisenberg (1986, p. 458).
BS	Búsqueda de Sensaciones	“La necesidad que tiene el sujeto de experimentar variadas y complejas sensaciones y el deseo de correr riesgos físicos y sociales, por el simple deseo de disfrutar de tales experiencias”. Zuckerman (1979, p. 80).
LC	Locus de Control	“La percepción que tiene el sujeto frente a lo que causo cierto evento, esta percepción puede ser interna o externa”. Rotter (1966, p. ).
AG	Agresividad	“Conducta adquirida controlada por reforzadores, la cual es perjudicial y destructiva”. Bandura (1972, p. 8). “Conducta voluntaria, punitiva o destructiva, dirigida a una meta concreta, destruir objetos o dañar a otras personas”. Spielberger (1985, p. 9).

## Aspectos Éticos

La entrevista es una “técnica de recogida de información de carácter cualitativo. Se fundamenta en el análisis del discurso de manera individual y donde las ideas, opiniones y valoraciones del respondiente son relevantes para el objeto de investigación”. Hernández, Fernández & Baptista. (2014, p. 49). Es por lo que, los participantes recibirán información precisa y detallada acerca del estudio que se va a realizar; donde se les describirá aspectos importantes del proceso tales como: los objetivos, propósitos de la investigación y su duración; así mismo se les explicará la libertad que tienen de retirarse en cualquier momento que deseen; tal y como aparece reglamentado en la (ley 1090, 2006). artículo 49 en el que:

Se establece que los profesionales de la psicología dedicados a la investigación son responsables de los temas de estudio, la metodología usada en la investigación y los materiales empleados en la misma, del análisis de sus conclusiones y resultados, así como de su divulgación y pautas para su correcta utilización. (ley 1090. 2006, p. 11).

Así mismo, el Código Deontológico y Bioético que reglamenta el ejercicio de la profesión de Psicología (Ley 1090, 2006) en el artículo 50, dice que en el caso donde los participantes consideren que alguna parte de la información debe quedar bajo reserva, se les indicará cómo será mantenida la confidencialidad de dicha información, en el cual se estipula que “los profesionales de la psicología al planear o llevar a cabo investigaciones científicas, deberán basarse en principios éticos de respeto y dignidad, lo mismo que salvaguardar el bienestar y los derechos de los participantes”.

(Ley 1090, 2006) en el artículo 1 de las disposiciones generales, dispone que para la investigación con participantes humanos:

La decisión de acometer una investigación descansa sobre el juicio que hace cada psicólogo sobre cómo contribuir mejor al desarrollo de la Psicología y al bienestar humano.

“Tomada la decisión, para desarrollar la investigación el psicólogo considera las diferentes alternativas hacia las cuales puede dirigir los esfuerzos y los recursos. Sobre la base de esta consideración, el psicólogo aborda la investigación respetando la dignidad y el bienestar de las personas que participan y con pleno conocimiento de las normas legales y de los estándares profesionales que regulan la conducta de la investigación con participantes humanos.” (ley 1090. 2006, p. 15).

Dicho lo anterior también regido por la (Resolución 8430, 1993) Art. 5. “el cual establece que en toda investigación en la que el ser humano sea sujeto de estudio, deberá prevalecer el criterio del respeto a su dignidad y la protección de sus derechos y su bienestar”.

## Resultados

En este punto se analizarán las respuestas proporcionadas por los participantes de la investigación. Esta información se describirá a través de matrices de datos, que sintetizarán la experiencia de cada uno de los conductores, dando respuesta a la pregunta problema y los objetivos planteados en esta investigación. A continuación, se analizará las categorías expuestas en el planteamiento del problema, Altruismo (AL) búsqueda de sensaciones (BS), locus de control (LC) y agresividad (AG), segmentándolas por características o codificación para un mayor análisis.

**Tabla 2**

*Codificación Selectiva - Categoría Altruismo*

<b>Tópicos/Sujetos</b>	<b>Sujeto 1</b>	<b>Sujeto 2</b>	<b>Sujeto 3</b>	<b>Sujeto 4</b>	<b>Interpretación</b>
<b>Acto:</b>	- <i>Lo ayudo</i>	- <i>si se cayó</i>	- <i>A veces</i>	- <i>Pregunto</i>	En 3 de los 4
Acción en una	<i>a levantar</i>	<i>porque yo</i>	<i>no hay</i>	<i>que</i>	sujetos, se da la
situación, que es de	<i>y los pongo</i>	<i>lo</i>	<i>nadie</i>	<i>necesita o si</i>	acción de ir a ayudar
corta duración,	<i>a un lado</i>	<i>golpee si</i>	<i>ayudando,</i>	<i>está</i>	a la persona y hacer
consumiendo sólo	<i>y me voy.</i>	<i>me bajo</i>	<i>pero</i>	<i>bien, y si</i>	lo posible para que
pocos		<i>y reviso</i>	<i>yo voy con</i>	<i>necesita</i>	esta se encuentre
segundos, minutos u		<i>que este</i>	<i>afán y pues</i>	<i>es alguna</i>	bien. El otro sujeto
horas.		<i>bien y ya.</i>	<i>no es cosa</i>	<i>herramienta</i>	únicamente busca el
			<i>mía, la</i>	<i>que</i>	beneficio propio.
			<i>verdad si</i>	<i>tenga</i>	
			<i>he ayudado</i>	<i>disponible</i>	
			<i>a uno o dos</i>	<i>se la presto.</i>	
			<i>en la calle</i>		

---

					<i>es mucho, pues si yo tengo que ver si, del resto no.</i>
<b>Significado:</b>	<i>- Yo pensé</i>	<i>- Si yo me</i>	<i>- Yo veo</i>	<i>- Pues es</i>	El significado que le
Producciones verbales	<i>en la moto</i>	<i>bajo</i>	<i>que por lo</i>	<i>que yo</i>	dan a ayudar, es que
de los participantes que	<i>porque dije</i>	<i>me pueden</i>	<i>general</i>	<i>hago lo que</i>	es necesario ayudar
definen y dirigen la	<i>a ellos si</i>	<i>robar</i>	<i>alguien</i>	<i>me</i>	a la otra persona
acción.	<i>los mato.</i>	<i>o me puedo</i>	<i>más</i>	<i>gustaría</i>	buscando su
		<i>meter en</i>	<i>está</i>	<i>que</i>	bienestar, sin
		<i>problemas.</i>	<i>ayudando y</i>	<i>hicieran por</i>	embargo, hay
			<i>pues</i>	<i>mí.</i>	variables que
			<i>no veo la</i>		influyen en si hay
			<i>necesidad</i>		ayuda o no, como la
			<i>de</i>		reciprocidad, el
			<i>hacerlo. -</i>		peligro y si la
			<i>Pues yo</i>		persona fue la
			<i>trato de</i>		causante de que se
			<i>que no</i>		cayera.
			<i>haya</i>		
			<i>un</i>		
			<i>accidente,</i>		
			<i>pues</i>		
			<i>porque yo</i>		
			<i>me</i>		
			<i>perjudico y</i>		
			<i>esa no es</i>		
			<i>la idea.</i>		



**Tabla 3**

*Codificación Selectiva - categoría búsqueda de sensaciones.*

<b>Tópicos/Sujetos</b>	<b>Sujeto 1</b>	<b>Sujeto 2</b>	<b>Sujeto 3</b>	<b>Sujeto 4</b>	<b>Interpretación</b>
<b>Acto:</b> Acción en una situación, que es de corta duración, consumiendo sólo pocos segundos, minutos u horas.	- Excedo la velocidad, sobre todo uno de taxista después de las 12:00 am no respeta los semáforos ni señales ni nada. - Para andar rápido, llevar rápido la carrera y para andar relajado.	- Si, a veces voy rápido	- Yo creo que iba, como la carretera es sola, pues se permite 80k/h, pero la verdad el carro me da para más, yo creo que casi a 90k/h.	- Estaba solo por la noche y rápido. - Yo creo que casi por lo mismo, es que la vía en si es sola, que quizás de día baja más carro, pero pues si es casi lo mismo, a casi 100 k7h.	En los 4 sujetos se evidencio que la acción en busca de sensaciones, es el conducir por encima del límite de la velocidad.
<b>Significado:</b> Producciones verbales	- Agrada sentir libertad y como	- Me siento poderoso y me	- La adrenalina, en	- Se siente bien, me gusta, me siento libre y	El significado que le dan es el sentir

de los participantes que definen y dirigen la acción.	<i>un niño pequeño. - Me da un vacío en el estómago, a la vez cosquillas y me siento poderoso.</i>	<i>gusta cuando estoy estresado. -No sé el salir en el carro me relaja. - El sentirme bien y manejar un poco rápido, escuchando música. Se siente bien y más que por aquí casi no se ven trancones.</i>	<i>el momento de la velocidad ósea en el momento de sentir tanta velocidad, hace en mi más fuerza y de adrenalina. - Ganas o pues el querer ir más rápido.</i>	<i>más cuando voy escuchando música y voy rápido se siente bien. - Me relaja.</i>	libertad, placer y poder.
<b>Interacción:</b> Acción, relación o influencia recíproca entre dos o más personas o cosas.	<i>- Excedo la velocidad, sobre todo uno de taxista después de las 12:00 am no respeto los</i>	<i>- El sentirme bien y manejar un poco rápido, escuchando música. Se siente</i>	<i>- En carretera me gusta ir rápido, a veces es muy solo, cuando está haciendo buen clima</i>	<i>-Estaba solo por la noche y andando rápido en el vehículo.</i>	Por lo general los 4 sujetos aprovechan la vía sola (noche), el clima y la buena



	<i>semáforos ni señales ni nada. - En la noche me gusta porque no hay nadie.</i>	<i>bien y más que por aquí casi no se ven trancones.</i>	<i>es mejor.</i>		música para exceder el límite de velocidad e incumplir normas (semáforos).
<b>Contexto:</b>					Sienten adrenalina, placer, satisfacción y poder.
Todo el contexto bajo estudio considerado como la unidad de análisis.	Sensación que le da conducir	Sensación que le da conducir	Sensación que le da conducir	Sensación que le da conducir	

**Tabla 4**

*Codificación Selectiva - categoría locus de control.*

<b>Tópicos/Sujetos</b>	<b>Sujeto 1</b>	<b>Sujeto 2</b>	<b>Sujeto 3</b>	<b>Sujeto 4</b>	<b>Interpretación</b>
<b>Acto:</b>	<i>Bueno pues yo iba en el carro, aquí en Bogotá por las Américas, ya era casi</i>	<i>Yo iba en el carro con mi suegra, íbamos saliendo para el pueblo e hice un</i>	<i>Fue empezando la pandemia, yo soy de un pueblo que se llama la</i>	<i>Una noche iba con mi familia éramos 4 en total, en viaje por la vía Zipacón</i>	En 3 de los sujetos el accidente se dio con otro vehículo, 2 de ellos tuvieron responsabilidad del hecho, el 3 no tuvo

---

segundos, minutos u horas.	<i>noche, íbamos como a 50 k/h o más no recuerdo, al frente mío iba un bus, a mi derecha una mula y a mi izquierda una pareja en una moto. En un momento la buseta de al frente freno y a mí no me funcionaron los frenos y mi única opción fue irme encima de la buseta, y le di por atrás. Yo quede atrapado en el</i>	<i>cruce rápidamente, yo iba hablando con mi suegra, estaba distráido y yo había visto que venía un intermunicipal, yo creí que él iba a frenar, pero se nos vino encima.</i>	<i>mesa, entonces me dirija para allá, para verme con mis padres, pero la velocidad que llevaba no era la apropiada y me estrelle directament e contra una casa, pero pues al estrellarme también venia un vehículo en la dirección contraria y pues</i>	<i>- cachipay por la curva de Paloquemao el chircal, estas curvas son un poco cerradas y al momento de coger una de ellas, un carro venía por el mismo carril en el que yo, pero adelante y en contra vía y lo vi fue cuando salí de una curva y ya lo vi muy encima, entonces rápidamente frene, pero fue muy tarde me le fui</i>	<i>responsabilidad alguna y el ultimo sujeto tuvo accidente con una casa, pero la responsabilidad recae sobre este último sujeto.</i>
----------------------------------	--	---	--	--	---

---

---

<i>carro, pero</i>	<i>también</i>	<i>encima, nos</i>
<i>consciente de</i>	<i>tuvo que</i>	<i>estrellamos</i>
<i>lo que</i>	<i>ver,</i>	<i>de</i>
<i>pasaba, la</i>	<i>porque pues</i>	<i>frente,</i>
<i>gente</i>	<i>de mi carro</i>	<i>hubieron</i>
<i>que se acercó</i>	<i>por el</i>	<i>personas</i>
<i>y que no me</i>	<i>impacto se</i>	<i>con heridas</i>
<i>moviera.</i>	<i>le</i>	<i>leves o</i>
	<i>zafaron</i>	<i>superficiales</i>
	<i>cosas que le</i>	<i>tanto de mi</i>
	<i>pegaron al</i>	<i>carro como</i>
	<i>otro</i>	<i>del que</i>
	<i>vehículo.</i>	<i>estaba</i>
		<i>en contravía.</i>

---

<b>Significado:</b>	<i>estoy</i>	<i>- Pues creería</i>	<i>- Pues si lo</i>	<i>- Creo que</i>	2 de los sujetos son
Producciones	<i>cansado no</i>	<i>que de</i>	<i>vemos,</i>	<i>como primer</i>	conscientes de la
verbales	<i>puedo irme</i>	<i>parte y parte</i>	<i>totalmente</i>	<i>culpable es</i>	responsabilidad del
de los	<i>como loco,</i>	<i>porque igual</i>	<i>mía, por la</i>	<i>del otro</i>	accidente y que si
participantes	<i>porque jodo</i>	<i>yo iba a</i>	<i>velocidad,</i>	<i>carro</i>	tienen una conducta
que definen y	<i>a las</i>	<i>hablando y</i>	<i>la velocidad</i>	<i>al meterse en</i>	inapropiada pueden
dirigen	<i>personas, y</i>	<i>Sali,</i>	<i>no</i>	<i>contravía en</i>	ser
la acción.	<i>también uno</i>	<i>pero el debió</i>	<i>era con la</i>	<i>plena curva,</i>	generadores del
	<i>atropella a</i>	<i>frenar, yo</i>	<i>que tenía</i>	<i>pero igual yo</i>	accidente de tránsito,
	<i>alguien y uno</i>	<i>creo que pudo</i>	<i>que ir,</i>	<i>creo que</i>	sin embargo, aún
	<i>debe asumir</i>	<i>frenar.</i>	<i>pero pues el</i>	<i>también yo,</i>	siguen realizando
	<i>que lo</i>	<i>- Policía hizo</i>	<i>afán</i>	<i>yo</i>	dichas conductas. En
	<i>estrello</i>	<i>el croquis y</i>	<i>siempre</i>	<i>iba rápido y</i>	cuanto a los otros 2
	<i>y lo lastimo.</i>	<i>dijo que yo era</i>	<i>no nos deja</i>	<i>el otro</i>	sujetos su LC es
	<i>- Pues como</i>	<i>el</i>	<i>ver todo</i>	<i>también, por</i>	externo, ya que
	<i>me paso a mí</i>	<i>responsable.</i>	<i>eso.</i>	<i>eso no</i>	atribuyen la

---

---

<i>por fallas en el carro y también por no saber actuar mejor cuando me di cuenta de que estaba sin frenos.</i>	<i>- Creo que al no creer que el del bus frena. Quizás haber esperado un poco más para hacer el cruce.</i>	<i>pudimos frenar o reaccionamos tarde.</i>	responsabilidad de lo ocurrido al tercero o al vehículo.
---	--	---	--

---

**Interacción:**

Acción, relación o influencia recíproca entre dos o más personas o cosas.

Vehículo -  
Tercero

Vehículo -  
Tercero

No hubo interacción con otra persona en el accidente

Vehículo -  
Tercero

3 de los sujetos tuvieron el incidente con otro vehículo y el 4 tuvo el suceso contra una casa.

**Contexto:**

Todo el contexto bajo estudio considerado como la unidad de análisis.

Accidente/  
Responsabilidad

Accidente/  
Responsabilidad

Accidente  
/Responsabilidad

Accidente/  
Responsabilidad

3 de los sujetos tuvieron el incidente con otro vehículo y el 4 tuvo el suceso contra una casa.

**Tabla 5***Codificación Selectiva - categoría agresividad*

<b>Tópico/Sujeto</b>	<b>Sujeto 1</b>	<b>Sujeto 2</b>	<b>Sujeto 3</b>	<b>Sujeto 4</b>	<b>Interpretación</b>
<b>Acto:</b> Acción en una situación, que es de corta duración, consumiendo sólo pocos segundos, minutos u horas.	- <i>Yo cuando inicie a manejar, pues yo no decía nada, pero mis compañeros taxistas me decían que no me debía dejar, que no fuera bobo que si le pasaba algo al carro y no hacía nada me venían la cara, también me decían que decir.</i>	- <i>Altercados en la vía (un par de veces) y pues la vez del accidente.</i>	- <i>Cuando se paran en un semáforo, tú tienes que disminuir la velocidad y volver a arrancar, entonces la persona al momento de volver a arrancar, hay conductores que no arrancan rápido o se quedan quietos, lo que genera es que uno pues lo afana, digamos eso me</i>	- <i>Cuando me cierran o me asustan.</i>	En uno de los sujetos se evidenció que su conducta agresiva se dio por aprendizaje directo (Compañeros) pero en los otros 3 sujetos, a pesar de que su conducta también fue aprendida, esta se da por eventos que refuerzan que se presente dicha agresión.

---

			<i>parece</i>		
			<i>desesperante.</i>		
<b>Significado:</b>	<i>Me decían</i>	<i>- Me dio</i>	<i>- Le pito o</i>	<i>- Me frustró</i>	Los sujetos
Producciones	<i>que los</i>	<i>malgenio</i>	<i>trato</i>	<i>un</i>	sienten que
verbales	<i>putiara y</i>	<i>lo que me</i>	<i>de hacer</i>	<i>poco, pues</i>	deben
de los	<i>que, si me</i>	<i>dijo y yo</i>	<i>sonar el</i>	<i>yo eche el</i>	defenderse de
participantes	<i>cerraban o</i>	<i>lo “putie”</i>	<i>carro, como</i>	<i>madrazo y</i>	la
que definen y	<i>algo,</i>	<i>le dije</i>	<i>arrancar. yo</i>	<i>el otro me</i>	acción
dirigen	<i>los alcanzara</i>	<i>que la culpa</i>	<i>me</i>	<i>contesto, yo</i>	producida por
la acción.	<i>y</i>	<i>era de</i>	<i>pase al otro</i>	<i>para</i>	otro
	<i>llamara a los</i>	<i>él porque no</i>	<i>carril</i>	<i>evitar pues</i>	conductor.
	<i>compañeros. -</i>	<i>freno.</i>	<i>y le pite, yo</i>	<i>baje la</i>	
	<i>Solo una vez,</i>	<i>- Yo lo trate</i>	<i>dije</i>	<i>velocidad y</i>	
	<i>pero</i>	<i>muy</i>	<i>groserías,</i>	<i>ya</i>	
	<i>realmente</i>	<i>mal y la</i>	<i>pero</i>	<i>olvidarme</i>	
	<i>fue feo porque</i>	<i>verdad me</i>	<i>creo que el</i>	<i>de eso.</i>	
	<i>mis</i>	<i>dieron</i>	<i>otro</i>	<i>- No, la</i>	
	<i>compañeros</i>	<i>ganas de</i>	<i>no escucho.</i>	<i>verdad yo</i>	
	<i>se</i>	<i>golpearlo.</i>		<i>trato de no</i>	
	<i>endemoniaron</i>	<i>- Pues todos</i>		<i>meterme</i>	
	<i>y a dañarle el</i>	<i>se</i>		<i>en</i>	
	<i>carro,</i>	<i>pusieron</i>		<i>problemas.</i>	
	<i>también</i>	<i>bravos y</i>			
	<i>groseros.</i>	<i>me bajé,</i>			
	<i>- Yo trate de</i>	<i>pero no eso</i>			
	<i>evitar</i>	<i>se pusieron</i>			
	<i>problemas</i>	<i>groseros.</i>			
	<i>y se fue el</i>				
	<i>otro</i>				
	<i>carro.</i>				

---

<b>Interacción:</b>					
Acción, relación o influencia recíproca entre dos o más personas o cosas.	Influencia de sus compañeros taxistas	Groserías y altercado (No físico) con la persona que tuvo el accidente.	Groserías, sin irse a altercados físicos.	No se hallaron eventos	Por lo general se da con otro conductor, en caso de sentirse amenazados, incurren en groserías, acciones o maniobras para afectar al otro.
<b>Contexto:</b>	Agresión en vía o con involucrado en el accidente	Agresión en vía o con involucrado en el accidente	Agresión en la vía.	Agresión en vía o con involucrado en el accidente	La agresión se dio durante el accidente con el otro involucrado y en la interacción diaria en la vía.

## Análisis de Resultados

Los accidentes de tránsito “no son fruto del azar, en lugar a ello obedecen al surgimiento de varios factores que se pueden registrar, entre ellos, el factor humano, este último constituye la principal causa de accidentalidad”. Ruiz P., J. I., Gómez, I. A., Lamus, D. A., Beltrán, I. T. & Leal S., L. J. (2014, p. 303) Para esta investigación se tomaron 4 participantes, que cumplieran con características como el haber tenido un accidente de tránsito y que tengan una experiencia mayor a 5 años conduciendo, adicional se tuvieron en cuenta 4 categorías a analizar que son altruismo, búsqueda de sensaciones, locus de control y agresión.

Dentro de la categoría de altruismo, se identifica que existe una conducta altruista, desde el conductor hacia cualquier otra persona que se considere como actor vial y sea vulnerable (peatón, ciclista motociclista) “se pretende afirmar la existencia del altruismo como un tipo de motivación, un comportamiento, o un fenómeno social distinto al egoísmo”. Ruiz P., J. I., Gómez, I. A., Lamus, D. A., Beltrán, I. T. & Leal S., L. J. (2014), en cuanto a la lectura de acto, la acción que realiza el conductor, cuando existe la conducta altruista, es el frenar y ayudar a la persona, donde el significado que le da, es que la persona se encuentre segura, verificando que físicamente se encuentre bien y así poder continuar con su camino, la interacción que se da es cooperativa, ya que la persona actúa en la prosecución de un bien común o individual hacia la otra persona, y por último, en el contexto en el que se presentan estas situaciones, es durante la conducción o el accidente de tránsito. el altruismo puro requiere de una carga intencional primordial de querer ayudarlo y de no recibir nada a cambio. Espinosa Rodríguez, Emmanuel; Mayoral Sánchez, Edwin G.; Laca Arocena, Francisco A (2013), sin embargo, se identifica que el conductor realiza las acciones ya mencionadas, pero no acompaña a la víctima, por miedo de atraco o por no querer involucrarse en asuntos legales, lo que podría ser una causa probable para



que en otros conductores (sujeto 4) no presenten dicha conducta altruista, sino que se presenta la conducta egoísta. “El egoísmo, unido a la incapacidad para contener los impulsos y tolerar la frustración, propicia el comportamiento antisocial y agresivo del conductor. Su déficit pone en peligro la convivencia, genera malestar y provoca inseguridad”. Alonso, Francisco & Esteban, Cristina & Calatayud, Constanza & Pastor, Juan & Alamar, Beatriz & Medina, José. (2007, p. 28).

Por otro lado, dentro de la categoría búsqueda de sensaciones se encuentra que los 4 sujetos analizados, como acción tienden a exceder los límites de velocidad y realizar conductas infractoras con el fin de sentir placer, poder y libertad, lo que genera físicamente un bienestar temporal y que conlleva a que nuevamente ellos excedan esos límites o realicen maniobras indebidas para nuevamente sentir de nuevo ese bienestar físico y mental, esto último entendiéndose como el significado que le dan los sujetos, en cuanto a la interacción, por lo general los 4 sujetos aprovechan la vía sola (noche), el clima y la buena música para exceder el límite de velocidad e incumplir normas (semáforos). Adicional, se muestra en la categoría presente, conducta riesgosa en la conducción (Zuckerman 2007), en este caso la infracción a las normas de tránsito que asociada con otras conductas conduce a cometer accidentes de tránsito. Al estar presente en todas las personas la categoría BS se asocia con las conductas de riesgo en diversas actividades humanas, entre estas, la conducción, que de acuerdo con su nivel de presencia que en este caso es alto, se puede determinar que tiene incidencia en la ocurrencia de accidentes de tráfico, que de acuerdo con las estadísticas se han venido incrementando en los últimos años.

“La conducta de riesgo en la conducción implica el manejo indebido de vehículos que en el país se encuentra enunciada en el Nuevo Código Nacional de Tránsito de Colombia, Ley 769

del 2002, en el artículo 61”, (p. 43) “Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras este se encuentre en movimiento”, dichas acciones o actitudes que afectan el orden público:

“Se pueden tipificar como conductas de riesgo que ponen en peligro la vida del conductor, de sus ocupantes o de otras personas, además de los bienes individuales y colectivos y que de acuerdo con el mismo código tiene una sanción económica que busca disminuirlas y proteger la vida y patrimonio de las personas”. Gálvez, Hoyos, J, M; González, Gallo, I, A. (2010, p. 50).

En cuanto a la categoría, locus de control (LC) en dos de los sujetos, se identifica que son conscientes de que tienen un grado de culpabilidad en el accidente, es decir, manejan un locus de control interno, lo que quiere decir que admiten, que su comportamiento también puede provocar accidentes de tránsito, logrando así que sea más probable que asuman la responsabilidad de sus acciones, adicional este tipo de conductores tienden a ser menos influenciados por otros, logran desempeñar su tarea de conducción de la mejor manera, y buscar un bien común para los demás actores viales. Por otro lado encontramos otros dos sujetos, donde se identifica que tendrían un locus de control externo, lo que quiere decir que, la responsabilidad del accidente la atribuyen a factores externos, en este caso, al estado de la vía o el estado del vehículo, lo que a largo plazo se convierte en un problema ya que aún continúan realizando maniobras o excediendo el límite de velocidad, poniendo en riesgo la vida e integridad de los demás actores viales, sobre todo aquellos que tienen a ser más vulnerables que otros (Ciclistas-Motociclistas-Peatonos). Los sistemas de control de tráfico sugieren que los conductores que ante accidentes automovilísticos responsabilizar a los factores externos, más resistente a cambiar su comportamiento (Huang y

Ford, 2012). De la misma forma los conductores pueden tener mayores dificultades para evitar resultados desfavorables en la conducción (Özkan et al., 2011), además es más probable que se involucren en accidentes fatales.

Por último, en la categoría de agresión, en uno de los sujetos evaluados, se evidenció que su conducta agresiva se dio por aprendizaje directo por sus compañeros taxistas, donde ellos se dieron cuenta que este sujeto no se defendía en ciertas situaciones, lo que hicieron fue enseñarle que debe decir, cómo debe actuar y qué elementos debe llevar para su defensa, esto se debe quizás a que estas personas (Taxistas) después de tanto tiempo conduciendo, siempre han estado a la defensiva y atentos a contra atacar en caso de que haya un altercado en la calle. En este sentido, se le atribuye la causa de la agresividad “a aquello que ha sido asociado ante la presencia de un estímulo determinado, así como el refuerzo que ha venido después de la acción que sigue a dicha asociación”. Domenech, M. & Iñiguez, L. (2002. p, 15).

Por otro lado, en los otros 3 sujetos a pesar de que su conducta también fue aprendida, esta se da por eventos que refuerzan que se presente dicha agresión, es decir, el evento que refuerza o saca a flote la agresión, en este caso es el accidente de tránsito o el altercado que tuvo la persona mientras conducía. La conducción agresiva es contagiosa, y “se está convirtiendo en la norma en la mayoría de las grandes ciudades, conducir parece sacar lo peor de la gente, son muchos los que dejan de ser amables y se vuelven egoístas, hostiles y agresivos”. Alonso, F & Esteban, C & Calatayud, C & Pastor, J & Alamar, B & Medina, J. (2007, p. 13). También son egocéntricos, maleducados e incívicos; son irresponsables e irrespetuosos; son imprudentes, temerarios y negligentes. Muchos de ellos son además “agresivos, intolerantes y están resentidos. Cuando se encuentran con un conductor cauto y prudente le increpan y lo acosan porque consideran que les molesta y que les retrasa; reaccionan de forma desmesurada poniéndose por

montera la urbanidad, la legalidad o la seguridad”. Alonso, F & Esteban, C & Calatayud, C & Pastor, J & Alamar, B & Medina, J. (2007, p. 190). También se encontró que elementos psicológicos como la búsqueda de sensaciones y agresividad están positivamente relacionadas con los estilos de riesgo y negativamente con el estilo de conducción cuidadosa, siendo estas dos características los principales predictores de estilo de conducción arriesgado (Poó & Ledesma,2013).

## Discusión

En primer lugar, durante la entrevista se tuvieron en cuenta varias preguntas base para el desarrollo de la misma, sin embargo, en medida de cada sujeto iba respondiendo, fue necesario integrar otras preguntas para lograr dar respuesta a lo que se pretende identificar o comprender. Las narraciones de los conductores permitieron explorar las categorías de altruismo, búsqueda de sensaciones, locus de control y agresión, durante la interacción que se da entre sujeto-vehículo-vía, durante la conducción a diario y cómo alguna de estas categorías al presentarse de manera constante en el conductor puede ser generadora del accidente de tránsito.

En este orden de ideas, la categoría altruismo, arroja que en la mayoría de los conductores se identifica una conducta altruista, lo que responde a uno de los objetivos planteados en esta investigación, en cuanto al acto y significado, estas personas realizan la acción de ayudar a la persona, con la intención de buscar el bien del otro, pero sin la necesidad de esperar algo a cambio, la única retribución que se espera, es que si se actúa ayudando al otro, y en algún momento el sujeto evaluado está en esa misma situación, también lo ayuden. Por otro lado, en uno de los sujetos se observa que no se evidencia dicha conducta, por lo cual puede ser un factor que tendría incidencia en la ocurrencia en el accidente de tránsito, ya que al no preocuparse por el otro y solo buscar el bien común, el sujeto no evitara realizar conductas que dañen al otro.

Por otro lado en la categoría de agresividad, se evidencia que los sujetos han aprendido a ser agresivos durante la conducción, y dependiendo de cómo se dé la interacción con otros sujetos, es decir, negativa o positiva, pueden ser generadoras o reforzadores de dicha agresión, adicional se identifica que la situación reforzadora, se da por el hecho de querer ir más rápido, el de querer un lugar en la vía, el pretender ser el único que puede andar con libertad durante la

conducción, en todos los sujetos evaluados se presenta el acto o acción agresiva como respuesta a una situación estresando y el significado, es la respuesta, la defensa de un ataque recibido durante la conducción, en cuanto a la interacción, por lo general se da con otro conductor, en caso de sentirse amenazados, incurren en groserías, acciones o maniobras para afectar al otro, no solo físicamente sino, a su bien material (vehículo) y por último, el contexto de la agresión, esta se da durante el accidente con el otro involucrado y en la interacción diaria en la vía. En relación con otras categorías como con el altruismo, estos conductores también podrían tener una conducta egoísta. Sistema de Cuidados y el Altruismo López (2015) menciona que, entre los problemas mayores se encuentra el egoísmo, el descomedimiento, la mala educación y comportamiento en la vía, la incapacidad para mantener conductas de reciprocidad, cooperación y ayuda a sus iguales o a la comunidad, lo que afirma lo dicho por (Ulleberg & Rundmo, 2003) donde expone que los puntajes bajos en altruismo, refleja una falta general de preocupación por los demás, se han relacionado con una mayor toma de riesgos mientras se conduce y el exceder los límites de velocidad, como se evidencia en los sujetos analizados.

En cuanto al LC se planteó como objetivo evidenciar si en los sujetos evaluados existe o no, el locus de control, en el análisis de resultados se identificó que 2 de los sujetos evaluados son conscientes de que son responsables del accidente o de las conductas que puedan realizar mientras conducen, sin embargo, después de unos días ellos vuelven a realizar conductas indebidas, aquellas que pueden ocasionar un accidente de tránsito, siendo así, puede relacionarse con la categoría de agresión y búsqueda de sensaciones. Se relacionan estas últimas 3 categorías, ya que, al presentarse un locus de control externo, conducta agresiva y búsqueda de sensaciones, el sujeto podría ser un causante potencial de un accidente de tránsito. En cuanto a la agresión se planteó reconocer conductas agresivas que se presentan en los conductores; en esta categoría,

como ya hemos visto, la agresión es una conducta aprendida y que se adquiere a través de la experiencia como conductor, sin embargo, algunas situaciones generadoras como los accidentes de tránsito y acciones de otros conductores pueden influir en la expresión de dicha agresión, y el conductor vuelve al ciclo de aceptar responsabilidad, ser consciente y caer nuevamente en la situación detonadora. En cuanto a la búsqueda de sensaciones, la mayoría de los conductores analizados, se encuentran en constante búsqueda de bienestar, que es a su vez generado al exceder la velocidad y sentir adrenalina, lo que causa en el cuerpo de forma natural, la producción de dopamina, una de las hormonas de la felicidad, una vez pasa dicha sensación, el sujeto experimenta culpa y acepta responsabilidad, pero si se presenta alguna situación de estrés y el conductor ve la oportunidad de experimentar dicha sensación de placer, vuelve a exceder los límites de velocidad, tal como lo menciona (Zuckerman, 1979), la búsqueda de sensaciones se da como el deseo de participar en experiencias estimulantes incluso a expensas de la seguridad personal, en este caso como se ve en los conductores al exceder los límites de velocidad aun sabiendo que pueden causar un accidente de tránsito y pueden salir lesionados.

## Conclusiones

Esta investigación tuvo como objetivo describir las narrativas acerca de: altruismo, búsqueda de sensaciones, locus de control y agresividad, en conductores involucrados en accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá, se logró explorar dentro de categorías ya expuestas, lo cual permitió descubrir la interacción que tiene el sujeto con el vehículo – vía – ambiente y cómo de esta interacción se puede desencadenar conductas positivas o negativas, estas últimas finalizando en accidentes de tránsito.

Dentro de las narrativas se profundizó en la experiencia de cada sujeto en cuanto a la ocurrencia del accidente de tránsito, donde se analizaron 4 categorías (Altruismo, Locus de control, búsqueda de sensaciones y agresividad) donde para la interpretación, se incluyeron 4 códigos (Acto, significado, interacción y contexto) con el fin de profundizar y comprender el fenómeno. Los 4 sujetos concuerdan que después del suceso les fue complejo retomar la conducción, debido a miedo o temor de que volviera a ocurrir el accidente de tránsito, sin embargo, después de pasado un tiempo vuelven a repetir conductas riesgosas e infractoras, esto se puede deber a que aparece nuevamente la autoconfianza o repiten conductas de otros conductores con los que interactúan a diario. Los conductores con conductas riesgosas “buscan el placer de las emociones fuertes y la excitación a ellas asociada. Sienten inclinación por las actividades de riesgo, incluyendo los riesgos en la conducción”. Alonso, F & Esteban, C & Calatayud, C & Pastor, J & Alamar, B & Medina, J. (2007, p. 13). Estas conductas que tienden a repetir pueden ser conductas agresivas o riesgosas, por lo general con el objetivo de sentir placer, poder o libertad como lo expresaron los sujetos de estudio. Adicional los conductores impulsivos no piensan antes de actuar y con frecuencia responden sin tener en cuenta las posibles



consecuencias de sus actos. Por lo general, “están en búsqueda de gratificación inmediata de sus deseos o necesidades, y tienen una nula tolerancia a la frustración, incluso aun sabiendo que su comportamiento puede perjudicarlos” Kamenetzky, G. V, Cuenya, L, Elgier, A. M, López Seal, F, Fosachea, S, Martin, L, & Mustaca, A. E. (2009, p. 192)

Se considera importante señalar, que lo encontrado en esta investigación no puede ser generalizado, ya que por limitaciones que se presentaron durante la realización del estudio, únicamente se trabajó con cuatro sujetos, lo que quizás no permitió una mayor profundización y generalización de los datos obtenidos en este tipo de población ya que esta al ser una pequeña cantidad dificulta el análisis general de cada uno de los grupos en la obtención de resultados generales, sin embargo, puede ser considerado para una investigación a gran escala con el fin de contribuir a programas de prevención que se pueden implementar en la ciudad, donde se podrán tener en cuenta aquellas zonas de mayor concentración y nivel de accidentalidad e identificar aquellas conductas que se repiten en la sociedad y que es necesario que sean modificadas, como la agresividad, impulsividad, egoísmo y el locus de control externo.

Ahora, por último, como estudiante, la realización de este proyecto permitió fortalecer el ejercicio investigativo, y de igual forma, enriqueció mis conocimientos como resultado de interacción entre vivencias, teorías y perspectivas diferentes frente a la realidad actual del fenómeno. Durante la realización del mismo se pusieron a prueba habilidades, como indagar, explorar y observar, con la intención de la obtención de resultados y posterior realización de un informe detallado.

### **Recomendaciones.**

- Se recomienda para próximas investigaciones, la repetición de dicho estudio, tomando una población mayor con el fin de que se pueda generalizar o profundizar en cada categoría, adicional es importante tener en cuenta la edad donde se esté presentando mayor accidentalidad al momento de que se realice dicho estudio.
- Para la elaboración de programas de prevención, trabajar desde los elementos psicológicos como la agresividad y como se presenta durante la interacción en la vía.
- Realizar estudios en escuelas de conducción, para identificar, si desde la enseñanza se puede establecer un patrón de conducta diferente a lo encontrado en el estudio.

## Referencias

- Alban Conto, M. C. (2010). *El Comportamiento de los Peatones en el Espacio Público: una aproximación sociológica al caso de Bogotá*. Territorios.
- Abad, J. (1994). *El carácter y la personalidad en los accidentes de tráfico*. Congreso Nacional de Centros de Reconocimientos Médicos para la Seguridad Vial. Cáceres.
- Agudelo Bedoya, M. E., & Estrada Arango, P. (2013). Constructivismo y construccionismo social: Algunos puntos comunes y algunas divergencias de estas corrientes teóricas. *Prospectiva*, 17, 353.
- Aguirre-Dávila, E. (2016). *Prácticas de crianza, comportamiento prosocial y adolescencia*. En Aguirre-Dávila, E. Diálogos 5. Discusiones en la Psicología Contemporánea. Bogotá, D. C. (Colombia): Universidad Nacional de Colombia.
- Alfaro Álvarez, C. y C. Díaz-Coller. (1997) *Los accidentes de tránsito: Crecientes problemas Para la salud. Pública*. Bol Of Sanit Punam 83(4):310-317.
- Alain Quiamzade, Juan Antonio Pérez, Antonio Lucas Alba, Francisco Dasi. (2002). *La desobediencia masiva al código de la circulación*. Normas heterónomas frente a normas inter- individuales. *Psicothema*, ISSN 0214-9915, ISSN-e 1886-144X, Vol. 14, N.º 4, págs. 788-794.
- Auné, Sofía Esmeralda, & Blum, Diego, & Abal Facundo, Juan Pablo, & Lozzia, Gabriela Susana, & Horacio, Félix Attorresi (2014). *La conducta prosocial: Estado actual de la*

- investigación*. *Perspectivas en Psicología: Revista de Psicología y Ciencias Afines*, 11(2),21-33.
- Arnett, JJ, Offer, D. y Fine, MA (1997). *Conducción imprudente en la adolescencia. Factores de estado y rasgo*. *Análisis y prevención de accidentes*, 29 (1), 57–63.
- Bandura, A. (1986). *The social foundations of thought and action*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Beramendi, M. & Zubieta, E. (2016). *Análisis de la percepción del sistema normativo y sus repercusiones psicosociales en los futuros oficiales del Ejército Argentino*. *Revista Electrónica de Psicología Política*, 12(37), 125-139.
- Bandura, A. (1977). *Teoría del aprendizaje social*. Madrid: Espasa-Calpe.
- Berkowitz, L. (1996). *Agresión. Causas, consecuencias y control*. Bilbao.
- Bentham, J., (1832) *Introducción a los principios de la moral y la legislación*, CWJB, capítulo III, pp.96 97.
- Boletín Epidemiológico Cuatrimestral Drip. Factores incidentes en la accidentalidad vial: Cansancio y tendencia para accidentarse. 2007. V (1). N. 3.
- Cabrera A, Gustavo; Velasquez O, Natalia y Valladares G, Mónica. Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Rev. Fac. Nac. Salud Pública* [online]. 2009, vol.27, n.2, pp.218-225.
- Caro Gabalda, Isabel. (2013). *El estudio de la personalidad en el modelo cognitivo de Beck. Reflexiones críticas*. *Boletín de Psicología*. 109. 19-49.

- Castillo, M; Josué, F. (2012). *Adaptación de la metodología Dream 3.0 para el análisis e investigación de accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Dahlen, ER, Martin, RC, Ragan, K. y Kuhlman, MM (2005). *Conducir la ira, la búsqueda de sensaciones, la impulsividad y la propensión al aburrimiento en la predicción de conducción insegura*. *Análisis y prevención de accidentes*, 37 (2), 341–348.
- Durán Palacio, N. M., & Moreno Carmona, N. D. (2016). Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito. *Diversitas*, 12(1), 123-136.
- Echeverry, Alex, & Mera, Juan Jacobo, & Villota, Jehison, & Zárata, Luz Clemencia (2005). *Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali*. *Colombia Médica*, 36(2),79-84.
- Egea-Caparrós, Damián. (2020). El comportamiento humano en conducción: factores perceptivos, cognitivos y de respuesta.
- El tránsito, un problema social. (2012, 9 mayo). EduVia (Educación Vial). <http://www.eduvia.com.ar/2012/05/09/el-transito-un-problema-social/>
- Gil Verona, J. A., Pastor, J. F., De Paz, F., Barbosa, M., Macías, J. Ángel, Maniega, M. A., Rami-González, L., Boget, T., & Picornell, I. (2002). *psicobiología de las conductas agresivas*. *Anales De Psicología / Annals of Psychology*, 18(2), 293-303.
- Gómez Montoya, J. E., & Cuartas-Arias, M. (2020). Accidentalidad vial: efectos de la calidad del sueño en el funcionamiento ejecutivo de conductores de transporte público urbano. *Revista de Investigación e Innovación en Ciencias de la Salud*, 2(1), 41–55.

Gutiérrez San Martín, M., Escartí, A., & Pascual, C. (2011). *Relaciones entre empatía, conducta prosocial, agresividad, autoeficacia y responsabilidad personal y social de los escolares*. *Psicothema*, 23(1)

Gutiérrez Quintanilla, José & Lobos-Rivera, Marlon. (2017). *Factores Psicosociales y comportamiento agresivo correlacionados con accidentes de tránsito en conductores de el Salvador*. El Entorno

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación: Roberto Hernández Sampieri, Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio* (6a. ed. --.). México D.F.

Herrero-Fernández, D. (2015). *Desarrollo de un cuestionario breve para la medición del comportamiento arriesgado en peatones adolescentes*. *Revista Colombiana de Psicología*, 24(2), 271-284.

Howard, J. A., & Piliavin, J. A. (2000). *Altruism*. *Encyclopedia of Sociology*. New York: Macmillian.

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. *Forensis: Datos para la vida 2016*. Bogotá: Imprenta Nacional; 2017.

José Eduardo Jorge (2010): *Cultura Política y Democracia en Argentina*, Edulp, La Plata, Cap. 2, pp. 70-75.

- Ledesma, Rubén, Poó, Fernando, & Peltzer, Raquel. (2007). *Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción*. *Avaliação Psicológica*, 6(2), 117-125.
- Machin, MA y Sankey, KS (2008). Relaciones entre las características de personalidad de los conductores jóvenes, las percepciones de riesgo y el comportamiento de conducción. *Accidente Análisis y prevención*, 40 (2), 541–547.
- Marengo, D., Settanni, M. & Vidotto, G. (2012). *Drivers' subtypes in a sample of Italian adolescents: relationship between personality measures and driving behavior*. *Transportation Research Part F*.
- Martínez Rave, Gilberto. *La responsabilidad civil extracontractual en Colombia*. Cuarta Edición. Biblioteca Jurídica Diké. Medellín – Colombia. 1988.
- Montag, I. y Comrey, AL (1987). *Interioridad y externalidad como correlatos de la participación en accidentes de conducción mortales*. *Revista de psicología aplicada*, 72, 339–343.
- Morales N, Basso DA, Gálvez W. (2010) *Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre*. *Rev Perú Med Exp Salud Pública* 27(2):267-72
- Norza-Céspedes, Eryvn H, Granados-León, Elba Lucía, Useche-Hernández, Sergio Alejandro, Romero-Hernández, Mauricio, & Moreno-Rodríguez, Jesica. (2014). *Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano*. *Revista Criminalidad*, 56(1), 157-187.

- Norza, Eryvn & Romero, Mauricio & Moreno, Jessica & Díaz, Rodrigo & Useche, Sergio & Gomez, Iván. (2013). *Caracterización de la Accidentalidad en Colombia: Análisis del Fenómeno desde el Estudio del Factor Humano*. Revista Criminalidad.
- Organización Mundial de la Salud. Objetivos y Mensajes del Día Mundial de la Salud (2004). informe de la Organización Mundial de la Salud.
- Ortiz, M. Á. C. (2006). *Aspectos Conceptuales De La Agresión: Definición Y Modelos Explicativos*. Redalyc.
- P. (2020, 15 noviembre). *Siniestros viales le cuestan al país 23,9 billones de pesos al año*. Portafolio.co. <https://www.portafolio.co/economia/a-octubre-en-colombia-fallecieron-4-156-personas-en-siniestros-viales-546657>
- Rodríguez J, Camelo F, Chaparro P. (2010 – 2015) *Seguridad vial en Colombia en la década de la seguridad vial: resultados parciales*. Salud UIS 2017;49(2):290-99.
- Ruiz, J.A; Herrera, A.N, 2016. *Accidentes de tránsito con heridos en Colombia según fuentes de Información: caracterización general y tipologías de accidentes*. Revista CES Psicología ISSN 2011-3080 Volumen 9 Número 1 enero-junio 2016 pp.32-46.
- Sánchez Marín, S., & Sánchez Sáez, E. (2018). *Rasgos de personalidad en conductores infractores y factores de riesgo en la conducción*. Anuario de Psicología, 48(3), 92-97.



- Sevillano, V; Olivos, P,2019. *Comportamiento social y ambiente: influencia de las normas sociales en la conducta ambiental*. Universidad Autónoma de Madrid. 2 universidad de Castilla La Mancha.
- Soler, J; y Tortosa, F. (1997). *Psicología y tráfico*. Libres.Pp.142-159.
- Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Gillath, O., (2004). The multidimensional driving style inventory-scale construct and validation. *Accident Analysis and Prevention* 36(3), 323–332.
- Tortosa, F. & Montoro. L (2002) *La Psicología aplicada a la selección de conductores*. *Cien años Salvando vidas*. *Psicothema*, 14, 714-725
- Visdómine-Lozano, J. Carmelo; Luciano, Carmen. (2006). *Locus de control y autorregulación conductual: revisiones conceptual y experimental*. *International Journal of Clinical and Health Psychology*. Asociación Española de Psicología Cond.
- Ulleberg, P. y Rundmo, T. (2003). *Personalidad, actitudes y percepción de riesgo como predictores de conductas de conducción riesgosas entre conductores jóvenes*. *Ciencias de la seguridad*,41 (5), 427–443.
- World Health Organization. (2017, 25 septiembre). 10 datos sobre la seguridad vial en el mundo. Organización Mundial de la Salud. <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>
- Zuckerman, M. (1979). *Búsqueda de sensaciones: más allá del nivel óptimo de excitación*. Hillsdale, Nueva Jersey: Lawrence Erlbaum.

## Apéndice

### 1. Instrumento de recolección de información – Entrevista Semiestructurada

Codificación	Categorías	Preguntas
AC	Altruismo	¿Ha ayudado a alguien en la calle, cuando este se ha accidentado? ¿Cómo ha actuado?
		¿Qué sintió cuando ayudo a esa persona que se accidento?
		¿Cree usted que debe ceder el paso siempre o en la mayoría de los casos?
		¿Como actuaste con la otra persona involucrada en el accidente de tránsito?
		Estando en su vehículo conduciendo, ha estado a punto de chocarse con otro vehículo, pero hizo alguna maniobra para que la otra persona no saliera perjudicada.
BS	Búsqueda de Sensaciones	¿Qué siente cuando excede el límite de velocidad?
		¿Porque necesita ser más rápido que el otro vehículo?
		¿Qué sintió cuando ocurrió el accidente de tránsito?
		¿Ha hecho maniobras indebidas? ¿Por qué? ¿Qué sintió?
		¿Por qué le gusta sentir ...?
LC	Locus de Control	¿Ha tenido un accidente de tránsito?
		¿Describame cómo fue?
		¿De quién cree que fue la responsabilidad?
		¿Porque cree que no fue suya la responsabilidad?
		¿Que pudo haber hecho para evitar un accidente de tránsito?
AG	Agresividad	¿Como reacciona cuando alguien es agresivo en la vía?
		¿Fue grosero o agresivo con la otra persona involucrada?
		¿Cómo ha reaccionado cuando alguien lo cierra en la vía?
		¿Como ha reaccionado cuando alguien trata de dañar su vehículo?
		¿Ha tenido la intención de dañar a alguien físicamente o su vehículo?

## 2. Consentimiento Informado

Yo \_\_\_\_\_, identificado(a) con la cedula de ciudadanía número \_\_\_\_\_ expedida en \_\_\_\_\_, de \_\_\_\_\_ años, hago constar que he sido informado(a) con veracidad y claridad respecto al ejercicio del proyecto de grado que tiene como objetivo “explorar narrativas acerca de: altruismo, búsqueda de sensaciones, locus de control y agresividad, en conductores involucrados en accidentes de tránsito” La estudiante de psicología de la Universidad Antonio Nariño – UAN, me ha propuesto participar en una entrevista. Me comprometo libre y voluntariamente a responder en forma activa y con veracidad las preguntas expuestas, además de poseer la autonomía para retirarme en el momento que lo considere conveniente. Confió en que la información que se obtenga del análisis de los resultados tendrá un carácter netamente confidencial y/o académico, así mismo que mis datos personales no serán publicados por ningún medio, que se respetará mi buena fe y mi integridad en la información suministrada, lo mismo que mi seguridad física y psicológica, lo cual está avalado por la Ley Orgánica 15/1999 sobre la Protección de Datos de Carácter Personal y la ley 1090 del 2006.

Por anterior, acepto participar en el estudio y por ello firmo el presente consentimiento informado, siendo el día \_\_\_\_\_ del mes \_\_\_\_\_ del año \_\_\_\_\_.

He leído, y comprendido y accedido a lo anteriormente mencionado.

Nombres y Apellidos: \_\_\_\_\_

Firma: \_\_\_\_\_ C.C. \_\_\_\_\_

### 3. Entrevistas

#### Entrevistado 1: E1

#### Investigadora: IN

IN: ¿Me gustaría iniciar, preguntándote cuantos años tienes?

E1: 29

IN: ¿Cuantos años llevas conduciendo?

E1: Mas o menos desde mis 16, como 12 o 13 años – maneje bus, camión, taxi y carro

IN: ¿En ese largo tiempo de experiencia que tienes, te has accidentado?

E1: Si, en dos ocasiones

IN: Me gustaría que me contaras sobre una de ellas.

E1: Bueno pues yo iba en el carro, aquí en Bogotá por las Américas, ya era casi noche, íbamos como a 50 k/h o más no recuerdo, al frente mío iba un bus, a mi derecha una mula y a mi izquierda una pareja en una moto. En un momento la buseta de al frente freno y a mí no me funcionaron los frenos y mi única opción fue irme encima de la buseta, y le di por atrás. Yo quede atrapado en el carro, pero consciente de lo que pasaba, la gente que se acercó y que no me moviera.

IN: ¿Porque dices que tu única opción fue irte encima de la buseta?

E1: Como te dije, a un lado tenía la tractomula y al otro una moto, si me iba encima de la moto los jodia a los dos porque el golpe es duro y se me iba hacia el otro lado me iba encima de la mula y yo quedaba ahí jodido.

IN: ¿Pero tú te estrellaste?

E1: Si, pero no fue nada grave, pues hubo sangre y estuve unos días en el hospital. Y la verdad en el momento yo pensé en la moto, porque dije a ellos si los mato.

IN: ¿y cuando conduces piensas en el bienestar del otro?

E1: Si o por lo menos en los que si se caen se dan duro, por ejemplo, una moto o un ciclista, yo trato de alejarme de ellos, algunos son locos, pero no les prestó atención porque jodo a alguno y me perjudico yo.

IN: ¿Respecto a los motociclistas y ciclistas que tú me dices que pueden “darse duro” si se caen, has visto que alguno se ha caído?

E1: Si, eso se ve, como te dijo ellos son locos y uno ve muchas cosas.

IN: ¿cómo actuaste cuando viste que uno de ellos se cayó en la vía?

E1: Pues cuando estoy cerca, lo que hago es que los ayudo a levantar y los pongo a un lado y me voy.

IN: ¿porque te vas?

E1: Lo que pasa es que ya me ha pasado que, si uno se queda ahí de sapo, le echan la culpa por eso es mejor ayudar así rápido y chao.

IN: ¿Que sentiste cuando ayudaste a esa persona?

E1: Mmmm no sé, (risas) pues me da alivio porque la persona está bien, uno nunca sabe si es papá o mamá.

IN: Cambiando bruscamente el hilo de la entrevista. Alguna vez has estado al límite o excedido la velocidad.

E1: Si claro (risas) muchas veces, sobre todo uno de taxista después de las 12:00 am no respeta los semáforos ni señales ni nada.

IN: ¿porque después de esa hora?

E1: A esa hora no hay nadie, es muy solo y pues 1 (uno) por seguridad uno frena y no falta que se le manden a robarlo y también, si uno va a toda y uno frena, pero el carro de atrás no me jode el carro o hasta a mí, entonces lo que hago es que reduzco a velocidad y miro para los dos lados y si no viene nadie acelero.

IN: ¿Que sientes cuando haces eso que me dices, reducir la velocidad y luego acelerar?

E1: Pues la verdad, me da un vacío en el estómago, a la vez cosquillas y me siento poderoso.

IN: ¿Poderoso? Sobre que tendrías poder

E1: En la calle, soy el único y se siente bien andar sin trancones, sin pitos, sin ruido, andar libre.

IN: ¿Los trancones, el ruido o los pitos que te provocan?

E1: Estrés, me molesta. (Risas) llego más estresado de trabajar todo el día en el carro que si hiciera un turno de noche.

IN: ¿Crees que se debe a eso el número de accidentes de tránsito?

E1: No, yo creo que cada uno sabe cómo maneja y pues si hay gente muy loca manejando, pero todos los años que yo llevo conduciendo me han enseñado que yo no me puedo confiar tanto y que si me estreso o estoy cansado no puedo irme como loco, porque jodo a las personas, y también uno atropella a alguien y uno debe asumir que lo estrello y lo lastimo.

IN: ¿Entonces porque crees que la gente se estrella?

E1: Mmm... yo creo que bueno pues como me paso a mí por fallas en el carro y también por no saber actuar mejor cuando me di cuenta de que estaba sin frenos. o también por irresponsables, uno como conductor debe saber que maniobras puede hacer y cuales no o cómo manejar, pero es que a veces nos pasamos.

IN: ¿Cuándo dices nos pasamos, porque te incluyes?

E1: Porque asghhh (Risas) yo a veces manejo también loco, como te comentaba por la noche en la madrugada, yo no respeto las señales, ¿aunque son cosas que me enseñaron mis compañeros del gremio, pero pues sé que no se deben hacer?

IN: ¿y porque lo haces?

E1: Como te comentaba, en ese momento pues uno piensa en su seguridad de uno y también en aprovechar la vía sola.

IN: ¿Aprovechar la vía para?

E1: Para andar rápido, llevar rápido la carrera y para andar relajado.

IN: ¿A qué te refieres cuando dices relajado?

E1: Que no habrá ruido, ni trancones, sin estrés.

IN: ¿Que te molesta de conducir?

E1: El no poder avanzar, el querer arrancar de una y esos trancones de Bogotá Jumm, por eso cambie a trabajar en carretera, uno va a su ritmo, sin trancones, sin pitos o ruidos de la ciudad, cuando voy en carretera voy más con cuidado, aunque conozco la vía, uno debe de andar con cuidado.

IN: ¿Porque en carretera no vas confiado?

E1: Es que por lo general voy de noche y uno no se puede confiar porque le da sueño (Risas) o porque sale algo de la nada, también eso ayuda a estar alerta para no dormirse.

IN: ¿Qué es lo que más te gusta de conducir?

E1: Que siento que puedo ir a cualquier lugar y me agrada sentir libertad y como un niño pequeño.

IN: ¿Te gustaría hacer algún comentario adicional?

E1: No, creo que no. Igual si te queda algo pendiente me llamas.

IN: Perfecto Muchas Gracias, te agradezco por tu ayuda en esta entrevista.

E1: Con gusto.

**E2:**

**Entrevistado 2: E2**

**Investigadora: IN**

IN: ¿Me gustaría iniciar, preguntándote cuantos años tienes?

E2: 30

IN: ¿Cuantos años llevas conduciendo?

E2: Menos de 5 años, aunque inicie con moto y luego en el carro.

IN: ¿En ese tiempo de experiencia que tienes, te has accidentado?

E2: Si, en una ocasión

IN: Me gustaría que me contaras cual fue tu experiencia

E2: Yo iba en el carro con mi suegra, íbamos saliendo para el pueblo e hice un cruce rápidamente, yo iba hablando con mi suegra, estaba distraído y yo había visto que venía un intermunicipal, yo creí que él iba a frenar, pero se nos vino encima.

IN: ¿Como fue ese cruce?

E2: Es salir del pueblo y coger la principal, entonces yo pare y vi para todo lado, como vi el bus un poco lejos me Sali y ahí fue cuando no freno y me choco.

IN: ¿Porque asumiste que el bus iba a frenar?

E2: Porque él me podía ver y estaba lejos.

IN: ¿es decir, la responsabilidad fue del conductor del bus?

E2: Pues creería que de parte y parte porque igual yo iba a hablando y Sali, pero el debió frenar, yo creo que pudo frenar.

IN: ¿Momentos después del choque, como reacciono el otro conductor?

E2: Él se bajó y me dijo, porque se mandó así, tiene que mirar antes de salir, también me dijo que si iba tomado o si iba loco.

IN: ¿Tu que le respondiste?

E2: La verdad me dio malgenio lo que me dijo y yo lo “putie” le dije que la culpa era de él porque no freno, el ayudo a sacar a mi suegra porque ella se pegó en la cabeza.

IN: ¿Luego que sucedió?

E2: Llego la ambulancia y la policía, se llevaron a mi suegra para el hospital y yo me quede ahí porque el carro quedo muy dañado y necesitaba que miráramos que hacer.

IN: ¿Que hacer, respecto a?

E2: Es que llego la policía y como mi suegra quedo lastimada, entonces iban hacer informe de tránsito y se llevan los carros, pero yo no quería eso y también el carro, por la parte izquierda estaba muy dañada.

IN: ¿Como resolvieron?

E2: El policía hizo el croquis y dijo que yo era el responsable, como yo no estuve de acuerdo, se llevaron los carros a patios y después paso a fiscalía por las lesiones de mi suegra, ya con el tiempo nos tocó resolver con dinero para sacar el carro y no pasar a mayores.

IN: ¿Como crees que se pudo haber evitado el accidente?

E2: Mmm.. no sé, pues como te digo, el del bus no freno, él hubiera frenado, no hubiera pasado nada.

IN: ¿Y de parte tuya como crees que se hubiera evitado?

E2: No sé ... (Risas) creo que al no creer que el del bus frena. Quizás haber esperado un poco más para hacer el cruce.

IN: ¿Cuándo tuvo el accidente que sintió?

E2: Me dio miedo, pues cuando vi que se me vino encima y después rabia, cuando vi el carro como quedo y cuando CAI en cuenta que no fue culpa mía y que el otro que iba conduciendo no quería responder.

IN: ¿Tu hablabas con el otro conductor?

E2: Si, pues es que en el calor del momento todo fue gritos y gritos, pero si hable con él.

IN: ¿Tú le gritabas?

E2: Si



IN: ¿Que le decías?

E2: Yo lo trate muy mal y la verdad me dieron ganas de golpearlo

IN: ¿Porque te dieron ganas de golpearlo?

E2: ¿Porque me daño el carro?

IN: ¿porque no lo golpeaste?

E2: Porque había mucha gente y estaba la policía, donde le hubiera pegado me llevan para la estación de policía.

IN: ¿Durante tu experiencia conduciendo, alguna vez has tenido altercados en la vía?

E2: Si, un par de veces

IN: ¿Me contarías más, sobre algunas de esas experiencias?

E2: Mmm Bueno, hace casi un año venia de Briceño a Sopo y siempre se ven muchos ciclistas, entonces venia un grupo grande y yo no podía pasar, intente pasar y sin querer hice caer a uno de ellos, pero no lo toque, fue más que todo un susto. Pues todos se pusieron bravos y me bajé, pero no eso se pusieron groseros y yo también, hasta que me pude ir.

IN: ¿Y al ciclista que se cayó que le paso?

E2: Nada él estaba bien, fue como la caída, pero del resto bien.

IN: ¿Cuándo vas conduciendo y vez que alguien se cae en la calle, que haces?

E2: ¿Te refieres a que si lo ayudo?

IN: Así es

E2: Yo casi nunca lo hago, es que he visto casos donde uno se baja y lo roban, bueno, aunque si se cayó porque yo lo golpee si me bajo y reviso que este bien y ya.

IN: Estando en tu vehículo conduciendo, has estado a punto de chocarte con otro vehículo, ¿pero hiciste alguna maniobra para que la otra persona no saliera perjudicada?

E2: No, no me ha pasado.

IN: ¿Vale, Alguna vez has excedido el límite de velocidad?

E2: Si, un par de veces

IN: ¿Que sentiste?

E2: Bien, (Risas) me siento poderoso y me gusta cuando estoy estresado

IN: ¿Que te estresa?

E2: El trabajo y como trabajo en Zipaquirá, yo salgo en el carro y rápido estoy en la casa, no sé el salir en el carro me relaja.

IN: ¿Porque crees que te relaja?

E2: No sé, el sentirme bien y manejar un poco rápido, escuchando música. Se siente bien y más que por aquí casi no se ven trancones.

IN: ¿Te gustaría hacer algún comentario adicional?

E2: No, nada más.

IN: Perfecto Muchas Gracias, te agradezco por tu ayuda en esta entrevista.

E2: Con gusto.

**E3:**

**Entrevistado 3: E3**

**Investigadora: IN**

IN: ¿Cuantos años tienes?

E3: 28

IN: ¿has tenido un accidente de tránsito?

E3: Si, si lo he tenido

IN: ¿Me puedes contar un poco como fue?

E3: Bueno pues, fue empezando la pandemia, yo soy de un pueblo que se llama la mesa, entonces me dirija para allá, para verme con mis padres, pero la velocidad que llevaba no era la apropiada y me estrellé.

IN: ¿A qué te refieres cuando me dices que la velocidad no era la apropiada?

E3: iba bastante rápido, porque estaba la cuestión de que iban a cerrar la vía, pero por lo general me gusta ir rápido, porque no me gusta llegar tarde a los lugares a donde voy

IN: Recuerdas a cuantos k/h ibas?

E3: Yo creo que iba, como la carretera es sola, pues se permite 80k/h, pero la verdad el carro me da para más, yo creo que casi a 90k/h

IN: ¿Me dices que te estrellaste, con que fue?

E3: Pues ehmm el accidente ocurrió, pues me estrellé directamente contra una casa, pero pues al estrellarme también venía un vehículo en la dirección contraria y pues también tuvo que ver, porque pues de mi carro por el impacto se le zafaron cosas que le pegaron al otro vehículo

IN: ¿y de quien crees que fue la responsabilidad?

E3: Pues si lo vemos, totalmente mía, por la velocidad, la velocidad no era con la que tenía que ir, pero pues el afán siempre no nos deja ver todo eso

IN: y tú crees que, sino hubieras ido tan rápido, ¿hubieras podido evitar ese accidente?

E3: Pues yo creería que sí, yo creería que sí, porque pues la velocidad fue lo me hizo no ver a donde yo me estaba dirigiendo, entonces pues me toco frenas demasiado rápido, pues eso hizo que el carro patinara y surgiera el accidente.

IN: ¿y después del accidente de tránsito, seguías conduciendo, excediendo los límites de velocidad?

E3: Si, si la verdad si, pues porque uno, uno tiene el hecho de que, pues es un error, pero pues la adrenalina y todo lo que uno siente cuando va conduciendo, vuelve cuando uno vuelve a salir en el carro, eso siempre vuelve.

IN: ¿Cuándo dices eso siempre vuelve a que te refieres?

E3: A las ganas o pues el querer ir más rápido.

IN: ¿Quieres decir que la razón del porque excedes esos límites de velocidad, es el querer sentir adrenalina?

E3: La adrenalina, en el momento de la velocidad ósea en el momento de sentir tanta velocidad, hace en mí más fuerza y de adrenalina.

IN: ¿Y debes exceder el límite de velocidad para sentir adrenalina?

E3: Exacto, ósea me encanta conseguirla, pero sé que la consigo cuando voy muy rápido.

IN: ¿Tu cuantos años llevas conduciendo?

E3: Pues yo saque el pase a los 21 años, eso quiere decir que hace más o menos 7 años

IN: ¿Y en ese tiempo que llevas de experiencia, has tenido altercados en la vía?

E3: ¿Como así altercados?

IN: ¿Has tenido discusiones o peleas con otro conductor?

E3: Por lo general siempre, siempre se discute con el otro, porque el otro también va a la misma velocidad que uno, o el otro va muy despacio, pero uno cuando está en ese momento de

conducir, pues se vuelve pues digamos un poco agresivo, lo adrenalina lo lleva a decir cosas que uno no diría sino estuviera conduciendo, entonces los altercados siempre se presentan.

IN: ¿Recuerdas algún altercado, cuando la persona iba despacio?

E3: Cuando se maneja o se paran en un semáforo, tú tienes que disminuir la velocidad y volver a arrancar, entonces la persona al momento de volver a arrancar, hay conductores que no arrancan rápido o se quedan quietos, lo que genera es que uno pues lo afana, digamos eso me parece desesperante.

IN: ¿Desesperante?

E3: Si, pues es que si el semáforo ya está en verde la idea es que arranque de una

IN: ¿Y cuando el conductor de adelante no arranca de una, ¿tú qué haces?

E3: Primero, le pito o trato de hacer sonar el carro, como arrancar, pero quedarse quieto a ver si la persona se da cuenta, ya si la persona no sede, yo cambio al carril que está fluyendo.

IN: ¿Cuándo pasas cerca de ese carro que no arranco de una tú que haces?

E3: ¡¡Uyy!! Pues me pasa una que otra vez, pero un día estaba super estresada y el carro de adelante no arranco, yo me pase al otro carril y le pite, yo dije groserías, pero creo que el otro no escucho.

IN: ¿Y esa persona como reacciona?

E3: Pues es que creo que no escucho, pero igual más adelante me alcanzo y me pito, luego me dijo - mucho afán y pues yo no le dije nada, seguí mi camino, pues trato de no cazar pelea porque uno no sabe a quién se encuentra.

IN: ¿Y en algún momento has querido dañar el vehículo de alguna persona que fue grosera contigo?

E3: No, eso ya es muy loco, pues uno lo piensa, pero ya hacerlo no, pues uno tiene su carro y no quiere que se lo dañen.

IN: ¿Cambiando el hilo de la entrevista, cuando vas conduciendo has visto que una persona se caída ya sea de la moto o bicicleta?

E3: Si, eso pasa muy seguido, pues digamos sobre todo las ciclas no van por donde tienen que ir, sino que van por la calle y he visto más de un accidente.

IN: ¿Y tú habiendo visto el accidente y estando cerca de la persona que se cayó, que haces hecho?

E3: La verdad, yo veo que por lo general alguien más está ayudando y pues no veo la necesidad de hacerlo

IN: ¿Y cuando no hay gente ayudando a esa persona?

E3: A veces no hay nadie ayudando, pero yo voy con afán y pues no es cosa mía, la verdad si he ayudado a uno o dos en la calle es mucho, pues si yo tengo que ver si, del resto no.

IN: Digamos, si vas conduciendo y has estado a punto de chocarte con otro vehículo, ¿pero hiciste alguna maniobra para que la otra persona no saliera perjudicada?

E3: ¿Ósea hacer una maniobra para que no salga perjudicado o para que salga?

IN: Para que no salga perjudicada la otra persona

E3: Si claro, si me ha tocado esquivar o frenar en el momento, pues yo trato de que no haya un accidente, pues porque yo me perjudico y esa no es la idea.

IN: ¿Y porque no perjudicarías al otro?

E3: Para no meterme en problemas, básicamente eso

IN: ¿Te gustaría hacer algún comentario adicional?

E3: Pues es que realmente en problema al conducir es el ir rápido y no respetas ni las señales de tránsito, si respetar a los demás. Yo trato de ser mejor persona, pero el conducir a diario hace que vaya perdiendo esa sensibilidad y no es que sea mala persona. De resto ya nada, muchas gracias por querer que hiciera parte de tu estudio.

IN: Gracias a ti por aceptar.

**E4:**

**Entrevistado 4: E4**

**Investigadora: IN**

IN: Iniciaremos con unas preguntas, como te comenté la intención de este estudio es identificar algunos aspectos psicológicos que pueden verse involucrados en el accidente de tránsito.

IN: ¿Qué edad tienes?

E3: 27

IN: ¿Has tenido un accidente de tránsito?

E3: Si

IN: ¿Cuéntame cómo fue?

E3: Eso fue hace casi 2 (dos) años. Una noche iba con mi familia éramos 4 en total, en viaje por la vía Zipacón - cachipay por la curva de Paloquemao el chircal, estas curvas son un poco cerradas y al momento de coger una de ellas, un carro venía por el mismo carril en el que yo, pero adelante y en contra vía y lo vi fue cuando salí de una curva y ya lo vi muy encima, entonces rápidamente frene, pero fue muy tarde me le fui encima, nos estrellamos de frente, hubieron personas con heridas leves o superficiales tanto de mi carro como del que estaba en contravía.

IN: ¿De quién crees que fue la responsabilidad?

E3: Pues creo que como primer culpable es del otro carro al meterse en contravía en plena curva, pero igual yo creo que también yo, yo iba rápido y el otro también, por eso no pudimos frenar o reaccionamos tarde.

IN: A cuantos k/h crees que ibas?

E3: Yo creo más de 100, pues era de noche y esa vía es sola a esa hora.

IN: Cuando pasas por ese lugar, pero esta vez es de día ¿a cuántos k/h vas?

E3: Yo creo que casi por lo mismo, es que la vía en si es sola, que quizás de día baja más carro, pero pues si es casi lo mismo, a casi 100 k/h.

IN: ¿Porque vas casi siempre sobre o superando el límite de velocidad en carretera?

E3: Jumm pues es que no se, primero yo vivo en pueblo y cuando me traslado voy por vías muy solas, entonces aprovecho para andar un poco rápido.

IN: ¿Que sientes cuando vas un poco rápido?

E3: Se siente bien, me gusta, me siento libre y más cuando voy escuchando música y voy rápido se siente bien.

IN: ¿Qué clase de música vas escuchando?

E3: Pues de todo un poco, pero en la memoria para el carro llevo rancheras y vallenato, las pongo a todo volumen.

IN: ¿Qué acciones podrías tener en cuenta para evitar un accidente de tránsito?

E3: Yo creo que la hora de viaje, ósea para no ir de afán, conocer las vías o tener cuidado con las curvas, procurar que todos los pasajeros lleven los cinturones puestos.

IN: Tu cuando vas a 100 k/h vas con afán?

E3: No, yo siempre salgo con tiempo de la casa o de donde este, trato de calcular el tiempo que me gasto y eso.

IN: ¿Entonces cuál sería la razón del porque conducir tan rápido?

E3: ¡Uyy! (Risas) pues no sé, o bueno como te había dicho antes, para sentirme bien, me gusta sentir ese vacío o esa sensación buena que da el conducir y más si es rápido.

IN: ¡Okey! Volviendo al momento del accidente de tránsito, ¿Como actuaste con la otra persona involucrada en el accidente de tránsito?

E3: Yo estaba muy asustado, y de inmediatamente mire a mi familia, pero al no ser nada grave si me fije en otro conductor y desde luego me altere salí del carro, le hice reclamo muy alterado ya que al igual no hubo heridos graves y ameritaba el reclamo

IN: ¿Que le dijiste en ese reclamo, si recuerdas?

E3: Bueno pues yo le dije que -Que le pasa, vieja loca (porque era una señora) porque anda por el carril que no es, casi nos hace matar, yo no se me tiene que responder por los daños. Algo así le dije.

IN: ¿Ella como respondió?

E3: Ella eso sí, estaba muy asustada, ella me dijo que que pena, que pues ella venia y se metió un poco al otro carril pero que fue sin intención y varias cosas.

IN: ¿Ella fue grosera?

E3: No, nunca ... pues yo creo que estaba asustada por el accidente.

IN: ¿y como resolvieron?

E3: Pues ella sabía que era culpa de ella, y ya por lo tardé que Policía, lo que hicimos es remendar como pude el parachoques de mi carro y ella me dio como \$400.000 para el arreglo y nos fuimos.

IN: ¿Y ella se quedó ahí?

E3: No, ella se fue al mismo tiempo, pero entonces llegó el esposo creo, que fue el que me trajo la plata y se llevó el carro, el otro carro no tuvo muchos daños y como estaba cerca él lo ando así.

IN: ¿Qué sentiste después de tener el accidente de tránsito?

E3: Miedo, estaba de malgenio e impotencia porque no fue culpa mía y el carro yo lo vi destrozado y pues el susto.

IN: Bueno, ¿cuántos años llevas conduciendo?

E3: 5 años.

IN: ¿Has tenido conflictos con otro conductor mientras conduces?

E3: Mmm, bueno pues casi no. Pues es que aquí casi no se ven carros, pero por ejemplo cuando voy manejando más lejos, si quizás, una que otra madreada porque me cerraron o me asustaron o casi me estrellan.

IN: ¿Como reaccionaste cuando alguien te cierra en la vía?

E3: Bueno pues me frustro un poco, pues yo eche el madrazo y el otro me contesto, yo para evitar pues baje la velocidad y ya olvidarme de eso.

IN: ¿Porque te sentiste frustrado?

E3: Porque hay gente que no conduce bien o son muy locos, entonces piensa que todo mundo debe abrirles espacio o que la vía es de ellos y también que uno no puede decirle de buena o mala manera lo que paso porque son groseros.

IN: ¿Cuándo pasa eso has tenido la intención de dañar a alguien físicamente o su vehículo?

E3: No, la verdad yo trato de no meterme en problemas

IN: Bueno, cambiando un poco de tema ¿Has ayudado a alguien en la calle, cuando este se ha accidentado, como has actuado?

E3: Si, pregunto que necesita o si está bien, y si necesita es alguna herramienta que tenga disponible se la presto.

IN: ¿Hay alguna razón de porque ayudar a esa otra persona?



E3: Pues es que yo hago lo que me gustaría que hicieran por mí, yo ande en bicicleta y en moto varios años y sé que es una caída, y cuando me paso hubo gente que me ayudo y otra que no, yo sé que es eso y pues sé que si uno se cae algo se daña, entonces nada ayudar.

IN: Estando en tu vehículo conduciendo, has estado a punto de chocarte con otro vehículo, ¿pero hiciste alguna maniobra para que la otra persona no saliera perjudicada?

E3: Si, es la reacción del momento para evitar un choque y así protegerme y también no dañar al otro, pero es una reacción en segundos.

IN: ¿Entiendo que lo primordial es evitar el accidente?

E3: Pues si claro, es lo principal pero ya después uno pasa a pensar en que sería lo menos peor, pero como le digo es una reacción en segundos y uno a veces no reacciona bien.

IN: ¿Y cómo sería el no reaccionar bien?

E3: Pues no sé, como paso mi accidente, quizás en vez de frenar mi reacción pudo ser esquivar el carro, irme para el otro lado y luego frenar, pero pues ya paso y ya andar con más cuidado.

IN: ¿Es decir, después de eso no ha vuelto a conducir excediendo el límite de la velocidad?

E3: (Risa) no si, pero pues entonces voy prevenido en las curvas

IN: ¿a qué te refieres con voy prevenido?

E3: Digamos voy más despacio cuando voy a coger una curva.

IN: ¿Te gustaría hacer algún comentario adicional?

E3: ¿No, no sé si tienes alguna pregunta?

IN: No, ya seria todo por este encuentro, Agradezco el haber aceptado participar en este estudio

E3: Con gusto.

IN: Muchas Gracias