



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador | Sede
Ambato

ESCUELA DE PSICOLOGÍA

Tema:

**DIMENSIONES DE PERSONALIDAD Y ESTILOS DE CONDUCCIÓN EN
CONDUCTORES DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA**

Proyecto de investigación previo a la obtención del título de

Psicóloga Clínica

Línea de Investigación:

**SALUD INTEGRAL, DETERMINACIÓN SOCIAL Y DESARROLLO
HUMANO**

Autora:

María José Garcés Naranjo

Director:

Dr. Paúl Marlon Mayorga Lascano, Mg.

Ambato – Ecuador

Julio 2023

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE AMBATO
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Tema:

DIMENSIONES DE PERSONALIDAD Y ESTILOS DE CONDUCCIÓN EN
CONDUCTORES DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA

Línea de Investigación:

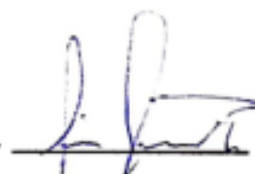
Salud integral, determinación social y desarrollo humano

Autor: María José Garcés Naranjo

Paul Marlon Mayorga Lascano, Dr. Mg.
CALIFICADOR

f. 

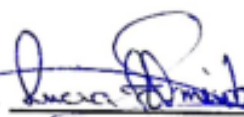
Víctor Manuel Cuadrado Rodríguez, Ps. Mg.
CALIFICADOR

f. 

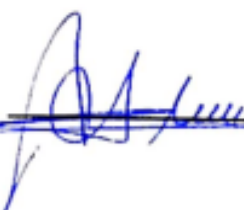
Carlos Rodrigo Moreta Herrena, Ps. Mg.
CALIFICADOR

f. 

Lucía Almeida Márquez, Dra. Mg
DIRECTOR ESCUELA DE PSICOLOGÍA (E)

f. 

Hugo Rogelio Altamirano Villarroel, Dr.
SECRETARIO GENERAL PUCESA

f. 

Ambato – Ecuador
Julio 2023



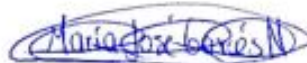
BIBLIOTECA

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo: **MARÍA JOSÉ GARCÉS NARANJO**, con cédula de ciudadanía 1804827416, autor del trabajo de graduación titulado: **"DIMENSIONES DE PERSONALIDAD Y ESTILOS DE CONDUCCIÓN EN CONDUCTORES DE LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA"**, previa a la obtención del título profesional de **PSICÓLOGA CLÍNICA**, en la escuela de **PSICOLOGÍA**.

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través de sitio web de la Biblioteca de la PUCE Ambato, el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ambato, julio 2023



MARÍA JOSÉ GARCÉS NARANJO

CC. 1804827416

DEDICATORIA

A quienes atraviesan un proceso de caos y transformación.

AGRADECIMIENTO

Gracias a la vida y al gran misterio porque los tiempos son perfectos, a mis padres que me han apoyado incondicionalmente, a mi tutor por su guía y a mis amigos por sostenerme en este proceso: profundo agradecimiento por todo lo que representan en mi camino.

RESUMEN

El objetivo de esta investigación es analizar la relación entre las dimensiones de la personalidad y los estilos de conducción en los conductores de la provincia de Tungurahua. En cuanto a la metodología, se emplea un paradigma post-positivista, diseño no experimental, enfoque cuantitativo, alcance descriptivo y correlacional, con corte transversal. Con respecto a los instrumentos, se utilizó: ficha sociodemográfica, el Inventario Multidimensional de Estilo de Conducción (González, 2017), para evaluar estilos de conducción y el Cuestionario de Personalidad Big- Five (Bermúdez, 2007), para evaluar las dimensiones de la personalidad. Los participantes fueron 113 estudiantes de la escuela de conducción privada de la provincia de Tungurahua, que aspiran a la licencia de conducción tipo B. Los resultados indican que el estilo más presente en la población fue el estilo prudente de conducción y el menos presente fue el estilo agresivo de conducción. Con relación a las dimensiones de personalidad; la dimensión de Energía y Afabilidad estuvieron dentro del promedio y la dimensión Tesón por encima del promedio, en un rango superior. Por último, los resultados mostraron diversas correlaciones positivas entre el estilo prudente de conducción y la dimensión tesón, entre el estilo ansioso de conducción y la dimensión de apertura a la experiencia, a su vez, correlaciones negativas entre el estilo agresivo de conducción y la dimensión de afabilidad.

Palabras clave: dimensiones de la personalidad, estilos de conducción, estudiantes de escuelas de conducción.

ABSTRACT

The objective of this research is to analyze the relationship between the dimensions of personalities together with driving styles from drivers along Tungurahua's province. Regarding the methodology, a post-positivist paradigm is used as well as a non-experimental design, a quantitative approach, a descriptive and correlational scope with a cross-sectional study. About the instruments, the following were used: a sociodemographic file, the Multidimensional Driving Styles Inventory (González, 2017), to evaluate driving styles, and, the Big Five Questionary (Bermudez, 2007), to assess personality dimensions. 113 students from a private driving school in the province of Tungurahua, whose goal is the type B driver's license, were selected as participants. The results show that the most prevalent style of driving in the population is the cautious one and the least prevalent is the annoyed one. Concerning personality dimensions, Efficiency and Affability were even with the average, while Perseverance dimension was above average. Lastly, several positive correlations were found between both cautious driving style and perseverance dimension as well as anxious driving style and openness to experience dimension. Meanwhile, negative correlations were found between angry driving style and Affability dimension.

Keywords: personality dimensions, driving styles, driving school students

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

PRELIMINARES

DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO 1: ESTADO DEL ARTE	14
1.1.La Personalidad.....	14
1.2 Psicología del Tránsito.....	30
1.3 Estilos de Conducción.....	36
1.4 Personalidad y Conducción	43
CAPÍTULO II: MARCO METODOLÓGICO.....	44
2.1 Metodología de la Investigación.....	44
2.2 Técnicas e Instrumentos.....	48
2.3 Participantes de la Investigación.....	54
CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	61
3.1 Análisis Descriptivo de los Instrumentos	61
3.2 Análisis Correlacional.....	64
CONCLUSIONES.....	70
RECOMENDACIONES	72
BIBLIOGRAFÍA	73
ANEXOS	87

INTRODUCCIÓN

En los últimos años, la psicología del tránsito ha cobrado importancia en el Ecuador, debido al índice de siniestros que existen en el país. Por ejemplo, se registraron 10.592 siniestros de tránsito en el 2022, cifra que representa un incremento del 9% con respecto al 2021 (INEC, 2022). En la provincia de Tungurahua, se registraron un total de 1.038 siniestros en el 2022, en el que el 34,1% fueron accidentes de automóvil y la causa principal de estos fue el factor humano (Agencia Nacional de Tránsito [ANT], 2022). La psicología de tránsito es una disciplina que tiene por objeto mejorar las condiciones de tránsito a partir de conocimientos psicológicos (Ledesma, Poó & Montes, 2011). En este sentido, se estudia al comportamiento humano como fuente potencial de riesgos.

Según Poó (2010), existen tres factores que contribuyen a la ocurrencia de accidentes de tránsito: el vehículo, la infraestructura vial y el factor humano. Por consenso, este último factor es considerado como responsable del 90% de accidentes. Entre la literatura se encuentra que el desempeño en la conducción depende de factores psicológicos, como la búsqueda de riesgo, rasgos agresivos y hostiles por parte del conductor, tendencia a la irresponsabilidad e incumplimiento de normas de tránsito, conducción ansiosa, entre otras (Poó *et al.*, 2008). Es importante mencionar que varios estudios se enfocan en los rasgos de personalidad como una variable que se relaciona con la conducción. A continuación, se presentan investigaciones desarrolladas en el ámbito nacional e internacional con las variables del presente trabajo.

En una investigación realizada por Poó y Ledesma (2008), se analizaron los rasgos de personalidad que podrían predisponer un estilo de conducción agresiva. La muestra se conformó por 245 conductores en la ciudad de La Plata, Argentina. En cuanto al instrumento para medir la conducción agresiva, se utilizó la escala de estilo agresivo de conducción del inventario MDSI (Ben Ari & Gillath, 2004). Los rasgos de personalidad fueron evaluados por el cuestionario ZKPQ-50- CC (Zuckerman, 2002). Los datos se analizaron en un modelo de regresión múltiple, donde se halló que el rasgo Impulsividad-Búsqueda de Sensaciones es una variable que se asocia a las expresiones de ira y agresión en los

conductores. Además, los rasgos asociados a la conducción agresiva varían según la edad y género.

En torno a la variable personalidad, Sancho (2022), realizó un estudio en adultos que viven en Lima, Perú, cuyo objetivo fue describir la relación que existe entre rasgos de personalidad y estilos desadaptativos de conducción; es decir, enojado y arriesgado. La muestra se conformó de 296 conductores entre 22 y 56 años; se aplicó el inventario multidimensional de estilos de conducción (Ben Ari & Gillath, 2004) y el Big Five Inventory-10p (Rammstedt, 2007). Como resultados, se halló que el estilo arriesgado de conducción guarda una relación inversa con la responsabilidad, el estilo enojado tiene una relación inversa con la afabilidad, responsabilidad y apertura a la experiencia. En cuanto al estilo enojado, se encontró que se relaciona significativamente con el neuroticismo.

En el contexto nacional, se realizó un estudio similar de relación entre factores de la personalidad y estilos de conducción en Quito, Ecuador. Se encontraron diversas correlaciones positivas entre las variables. Por un lado, se reportó que los estilos de conducción inseguros se relacionan con personalidades que tienen altos contenidos de actividad, impulsividad, ansiedad y neuroticismo. A su vez, se observó que los participantes con un patrón de sueño inestable y consumo de alcohol presentan mayores puntuaciones en conducción riesgosa (Bastidas 2017), por lo que se menciona la necesidad de una nueva metodología en seguridad vial.

A su vez, una investigación realizada en la ciudad de Ambato, Ecuador tuvo el objetivo de determinar la influencia del rasgo de personalidad impulsivo en la conducción hostil en estudiantes del sindicato de choferes profesionales, en una muestra de 108 participantes. Se aplicó el 16-PF (Suhr, 1953) y el Cuestionario de Agresión (Buss & Perry, 1992). Como resultado, se comprobó que el rasgo de la personalidad impulsiva se relaciona con conductas hostiles en la conducción y, mediante una regresión lineal, se encontró que el rasgo de personalidad impulsivo predice la conducta hostil en la conducción en un 32%. Por lo que la investigación propone un programa de intervención con enfoque

cognitivo conductual para disminuir la conducta hostil e identificar patrones cognitivos agresivos ante eventos estresantes (Santana, 2014).

Tras la revisión de los antecedentes teóricos sobre las variables que corresponden al proyecto de investigación, se determina la situación problemática en sí. Tal como se menciona anteriormente, es común la cantidad de accidentes de tránsito que existen en la provincia de Tungurahua debido al factor humano (Poó, 2010). Con respecto a lo antes mencionado, es llamativo estudiar la relación que tiene la personalidad con los estilos y desempeño del conductor. Para ello, es importante definir las variables seleccionadas.

Se entiende como estilos de conducción a la forma habitual de conducir. En otras palabras, es el modo en que un sujeto elige conducir habitualmente (Taubman-Ben-Ari *et al.*, 2004). El desempeño de la conducción depende de las habilidades y los estilos de conducción. Estos se establecen en el día a día y no se relacionan con el nivel de experiencia del conductor. Los estilos de conducción tienen un carácter multidimensional de comportamientos viales: la elección de velocidad, la predisposición a cumplir normas, las sensaciones de placer o displacer en la conducción, valores y creencias sobre el tránsito y necesidades personales (Poó, 2010). Se registran varios estilos de conducción: agresivo u hostil, arriesgado, disociado o inatento, ansioso, prudente y estresado. Sin embargo, las dimensiones han evolucionado y se han adaptado a los diferentes contextos.

En la misma línea, la personalidad es un constructo psicológico que se define como una organización dinámica encontrada en el interior del individuo que determina su conducta y pensamiento (Allport, 1974). Esta tiene dos componentes, que son carácter y temperamento. Su taxonomía abarca tipología, rasgos y dimensiones de la personalidad. Una de las causas que explica la problemática es que ciertos factores de personalidad favorecen a una conducción apropiada a las exigencias del entorno. A su vez, ciertos factores de personalidad impiden que se conduzca adecuadamente y son posibles responsables de un desproporcionado número de accidentes.

Esta información permite entender el factor humano, como es en este caso, la personalidad y su relación con estilos de conducción, ya que ciertos estilos tienen

una predisposición a cometer accidentes de tránsito. Por lo tanto, se plantea el siguiente problema científico: ¿Cuál es la relación entre las dimensiones de la personalidad y los estilos de conducción en conductores de la provincia de Tungurahua?

Luego de determinar el problema científico, se formula la siguiente hipótesis: Las dimensiones de la personalidad se relacionan con estilos de conducción en los conductores de la provincia de Tungurahua.

Por lo anterior, se plantea el siguiente objetivo general:

- Analizar la relación entre las dimensiones de la personalidad y los estilos de conducción en los conductores de la provincia de Tungurahua.

Los objetivos específicos se plantean a continuación:

1. Analizar la literatura existente sobre las dimensiones de la personalidad y los estilos de conducción.
2. Evaluar las dimensiones de la personalidad en los conductores de la provincia de Tungurahua.
3. Establecer los estilos de conducción en los conductores de la provincia de Tungurahua.
4. Realizar un análisis estadístico correlacional entre las dimensiones de la personalidad y los estilos de conducción en los conductores de la provincia de Tungurahua.

Se busca verificar o descartar la hipótesis a través de una metodología de una investigación básica no experimental, paradigma post-positivista, enfoque cuantitativo, alcance descriptivo correlacional y corte temporal transversal. Las herramientas por utilizarse son el Inventario Multidimensional de Estilo de Conducción (MDSI-Ch) para evaluar estilos de conducción (González, 2017), y el Cuestionario de Personalidad Big Five (BFC) para evaluar las dimensiones de la personalidad (Bermúdez, 2017). En cuanto a los participantes, la muestra

estará compuesta por estudiantes de la provincia de Tungurahua en una escuela de conducción privada de la ciudad de Ambato.

La presente investigación busca analizar la relación entre las dimensiones de la personalidad y los estilos de conducción. El grupo de interés son estudiantes de la escuela privada de conducción de la ciudad de Ambato, que aspiran a la licencia de conducción tipo B. La investigación es necesaria por la cantidad de accidentes que existen en la provincia de Tungurahua, especialmente en la ciudad de Ambato. Como un posible factor, se señalan estilos de conducción inapropiados y factores de personalidad que predisponen la ocurrencia de siniestros. La importancia del tema recae en la escasez de estudios que existen en el Ecuador, especialmente en Tungurahua. La cantidad de accidentes de tránsito que se registran en el contexto es llamativa, razón por la cual tener información adecuada sobre su relación con las dimensiones de la personalidad podría ser de utilidad.

A continuación, se explica cómo va a estructurarse el presente escrito. El primer capítulo consta del marco teórico, en el cual se describen las variables que corresponde al proyecto de investigación, que son las dimensiones de la personalidad y los estilos de conducción. Todo esto mediante la utilización de fuentes bibliográficas. El segundo capítulo corresponde a la metodología general, población, técnicas e instrumentos y el proceso empleado en esta investigación. En el tercer y último capítulo se encuentra el análisis e interpretación de resultados adquiridos y su discusión respectiva.

CAPÍTULO 1: ESTADO DEL ARTE

1.1. La Personalidad

Siempre existió una búsqueda por comprender al ser humano y su conducta, y la personalidad es uno de los conceptos que permite entender parte de esto. Para hablar de personalidad, hay que ubicarse en los orígenes del concepto, que nace de la cosmovisión griega. Según Feist, Feist y Roberts (2013), el término se deriva del latín *personare*, que hace referencia a la máscara teatral empleada en las tragedias griegas, donde los actores la utilizaban con el fin de interpretar un papel o rol ficticio frente al público. La psicología tomó este concepto como metáfora para decir que los seres humanos asumen ciertas formas de presentación y apariencia en la sociedad. Sin embargo, al ser una definición que carece de profundidad, han surgido un sinnúmero de teorías, cada una con diferentes puntos de vista, con el fin de entender con más profundidad al ser humano.

Con el tiempo, se forma la psicología de la personalidad, donde surgieron varios autores con menciones importantes. Uno de los principales fue Allport, quien refiere que la personalidad es una organización dinámica que se encuentra en el interior del individuo, la cual determina su conducta y pensamiento. Para poder expresarse, exige una fusión de mente y soma que se caracteriza por ser estable en el tiempo (Allport, 1974). Esta definición fue aceptada por la comunidad contemporánea y se emplea hasta la actualidad. En la misma línea, se encuentra la definición de Feist y otros (2013), que dice que la personalidad es un conjunto de rasgos relativamente permanentes y una manifestación visible de acciones en un ambiente específico. Es decir que más allá de ser una interpretación teatral como se expone en el concepto origen; es un elemento psicológico que comprende las características individuales de cada sujeto.

Se puede mencionar que la personalidad es una estructura que influye de forma directa en los procesos cognitivos, emocionales y conductuales de un sujeto. En cuanto a su estabilidad surgen comentarios dicotómicos. Autores como McCrae y Costa (1999), miran a la personalidad como dinámica y cambiante, flexibilidad

que permite a la persona adaptarse a cualquier ambiente y sobrevivir. Por otro lado, Eysenck (1985), propone un modelo factorial donde la estabilidad y duración del constructo se presentan de forma relativamente permanente y acompaña a la persona a lo largo de su vida. Como se menciona anteriormente, este concepto permite observar la conducta de un sujeto en diversos ambientes, sea estable o no.

Se concluye que la personalidad es un concepto complejo que ha sido abordado desde varias teorías. No obstante, todas permiten estudiar al ser humano y su conducta. Aún no se llega a un consenso sobre su definición exacta. Si bien es cierto que la mayor parte de teorías han adquirido validez y aceptación, también existen críticas y desacuerdos entre los enfoques dicotómicos. Por ello, nace toda una escuela denominada psicología de la personalidad, donde cada enfoque tiene su espacio y función, pero hasta el día de hoy, no hay una teoría que satisfaga a toda la comunidad. A continuación, se describen los elementos que componen a este fenómeno y su taxonomía: tipología, rasgos y dimensiones.

Componentes de la personalidad

La personalidad está compuesta de dos elementos con factores ambientales y biológicos que se relacionan entre sí: el temperamento y el carácter; temperamento relacionado con lo biológico y carácter a lo aprendido socialmente.

Temperamento

El temperamento es un componente de la personalidad de origen biológico. Todos los seres humanos poseen una herencia genética que se trasmite de generaciones pasadas. Según Feist y otros (2013), la evidencia apunta a que el temperamento se manifiesta antes o inmediatamente después del nacimiento y llega a su mayor expresión a partir del desarrollo de los sistemas biológicos. El temperamento es representado por aspectos morfológicos y fisiológicos. Según Mayorga (2018), "(el temperamento) se basa en el tipo de sistema nervioso que

está afectado por el sistema endócrino, sobre el cual las influencias ambientales, modelan el carácter” (p. 21). Se puede decir que el temperamento es un elemento constitutivo de la personalidad, de origen hereditario y, en conjunto con el carácter, forman la personalidad.

Clasificación del temperamento

Para comprender el concepto, es importante mencionar a Hipócrates, quien fue uno de los precursores del término:

Se señala la existencia de cuatro humores (sangre, flema, bilis amarilla y bilis negra) que solos o en combinación, determinaban el temperamento psicológico predominante en la persona (sanguíneo, flemático, colérico, o melancólico, respectivamente), relacionando de esta manera la constitución física con las disposiciones conductuales. (Bermúdez, Pérez, Ruiz, Suárez & Rueda, 2011, p. 34)

Los griegos mencionaban que se debía llegar a un equilibrio entre todas las cualidades para generar un estado armónico entre el raciocinio, emotividad y la conducta. “La personalidad ideal poseía un adecuado equilibrio entre las características complementarias de calor- frialdad, y sequedad- humedad” (Márquez, Albores & Estañol, 2003, p. 18). Sí bien la tipología de Hipócrates ha perdido vigencia, muchas teorías de la personalidad nacen de este prospecto.

Tabla 1. Tipología de Hipócrates

Elementos	Propiedades	Humor	Temperamento
Aire	cálido y húmedo	sangre	sanguíneo
Tierra	frío y seco	bilis negra	melancólico
Fuego	cálido y seco	bilis amarilla	colérico
Agua	frío y húmedo	flema	flemático

Fuente: Visión de Hipócrates acerca de la tipología del temperamento (Cruz, 2019).

El temperamento es uno de los componentes que forman a la personalidad y, como se puede apreciar en la tabla 1, Hipócrates basó su teoría en los cuatro elementos: agua, aire, fuego y tierra, para hacer una analogía con fluidos del cuerpo humano: bilis negra, amarilla, flema y sangre. Diferentes cosmovisiones sostienen que, para que exista un equilibrio en el entorno, se necesita la

existencia de todos los elementos, lo mismo ocurre en la teoría tipológica de Hipócrates, que indica que la presencia equitativa de cada temperamento forma una personalidad sana e íntegra. A continuación, se detalla la clasificación de los temperamentos según la teoría de Hipócrates:

- **Temperamento Sanguíneo**

Entre las características de este temperamento, se señala un sistema nervioso rápido y equilibrado, que tiene como resultado mayor sensibilidad, pero bajos niveles de concentración. A su vez, una tendencia a la extraversión y la adaptación fácil en el ambiente. Entre las características más predominantes, se encuentran la calidez, vivacidad, receptividad, dejarse impresionar con facilidad, la toma de decisiones basadas en la emoción y no en la reflexión. Por lo general, hay una predisposición a disfrutar de los placeres sensitivos (Mayorga, 2018). Se puede ver que las personas con este temperamento tienden a ser sociales y extrovertidos, sensibles y con gusto por la comodidad.

- **Temperamento Colérico**

El temperamento colérico se caracteriza por tener un sistema nervioso rápido y desequilibrado. Esto permite que el sujeto posea un alto nivel de extraversión en sus relaciones y mayor concentración en sus actividades. Son personas más reactivas que reflexivas y, cuando se sienten ofendidos, tienden a la agresividad o violencia. A su vez, tienen visión pragmática que facilita el cumplimiento de sus metas y objetivos. Entre sus características principales se observa la rapidez de respuesta; son activos, prácticos, independientes y de decisiones firmes. Por lo general, les atrae la actividad y son dominantes, imponentes y decididos (Mayorga, 2018). Los coléricos invierten mucha energía en las actividades, son seres reactivos y apasionados y actúan decididamente, aunque no siempre desde la reflexión.

- **Temperamento Flemático**

Las personas con temperamento flemático poseen un sistema nervioso lento y equilibrado. Esto permite una baja sensibilidad, pero un alto nivel de actividad y concentración. En el ámbito social, tienden a la introversión y suelen analizar la situación más de una vez. Son sujetos que en general muestran equilibrio y no pierden la compostura con facilidad. Pueden ser considerados como seres apáticos porque no suelen involucrarse de manera afectiva, sin embargo, su capacidad intelectual y reflexiva les facilita ejercer roles de liderazgo. Entre las características del temperamento se encuentra: la calma, seriedad, timidez y análisis; buenos para tomar decisiones y llevar una vida serena (Mayorga, 2018). Se puede decir que son personas que toman decisiones desde la razón y no en la emoción. Son analíticos, lo cual les permite asumir el liderazgo y comprender mejor su entorno.

- **Temperamento Melancólico**

Este temperamento se asienta en un sistema nervioso débil y un alto nivel de sensibilidad. Se trata de personas concentradas, pero con bajos niveles de reactividad y acción frente a los estímulos ambientales. Son introvertidos y con poca capacidad de adaptarse al medio. La sensibilidad emocional los hace propensos a no tener contacto con otras personas; sin embargo, pueden responder a los estímulos afectivos de manera apropiada. Entre las características más predominantes se encuentra: la reflexión y el análisis con tendencia al pesimismo y a la melancolía; son seres sensibles y abnegados. Su forma de ser facilita el desarrollo del arte y a sumergirse en sí mismos (Mayorga, 2018). Este temperamento permite la conexión con el mundo emocional interno y llevarlos a relacionarse desde la vulnerabilidad.

Carácter

El carácter es el segundo componente de la personalidad. Proviene del término griego *carácter*, que implica aquello que uno desea ser en la sociedad (Izquierdo & Godoy, 2002). El origen del carácter no es hereditario, sino ambiental, y son

las cualidades adquiridas que individualizan y diferencian unos de otros. Según Mayorga (2018), “el término está muy influido por todas las experiencias vitales que provienen del ambiente; cultura, sociedad, familia, educación, entre otros” (p. 26). El carácter tiene su base en el aprendizaje social y permite al sujeto ser parte del entorno. Según Seelbach (2013):

Se denomina carácter a las características de la personalidad que son aprendidas en el medio, por ejemplo: los sentimientos son innatos, es decir, se nace con ellos, pero la manera en cómo se expresan forma parte del carácter. Las normas sociales, los comportamientos y el lenguaje, son solo algunos componentes del carácter que constituyen a la personalidad. (p. 9)

Estos elementos permiten diferenciar las características de cada individuo para otorgarle su sello personal. El carácter es aprendido y se desarrolla de forma individual. En otras palabras, varía según cada persona, a pesar de desarrollarse en un mismo ambiente familiar, social, educativo, entre otros. Esto se combina con el temperamento para formar la personalidad del sujeto. A continuación, la clasificación taxonómica de la personalidad.

Tipos de personalidad

Dentro del primer modelo teórico, se encuentra el enfoque tipológico de la personalidad. De acuerdo con Cloninger (2003), la tipología de la personalidad toma en cuenta los aspectos físicos y como estos influyen en la parte psíquica. Este enfoque, a pesar de tener años de surgimiento, permite agrupar a los individuos según sus características y facilitar su estudio. “Un tipo de personalidad es algo que un individuo es o no es, al más puro estilo de categorización griega, basada en la lógica y por tanto sumamente rígida e inmutable” (Mayorga, 2018, p. 20). Este enfoque ubica a los individuos según sus características físicas y psíquicas y los encasilla en un tipo de personalidad. Entre sus características, se menciona la estabilidad en el tiempo y su relación con la estructura corporal.

Uno de los principales autores fue Kretschmer quien, a principios del siglo XX, planteó las primeras clasificaciones para la tipología de personalidad. Este se basó en la criminalística para estudiar la conformación física del sujeto y consideró la personalidad como algo rígido e inmutable. Según Schmidt y otros (2010), se proponen cuatro modelos físicos del cuerpo y a partir de ellos nacen estructuras de la personalidad concomitantes. En efecto, la tipología parte de un estudio somático consecuente a la estructura mental. En cuanto a los modelos físicos, se encuentra el leptosomático, con contextura delgada y figura enjuta; el pícnico, con un tamaño corto y con tendencia a la gordura; atlético, quien tiene tendencia a ser más fuerte y musculoso y, por último, el displásico que presenta características atípicas, es decir, mal formaciones.

A partir de estos modelos de constitución física, se construye la tipología de la personalidad. En primer lugar, Kretschmer denomina esquizotímicos a los individuos poco sociables y con intereses intelectuales; esta tipología se relaciona con los leptosomáticos. A su vez, denomina ciclotímicos a los individuos de carácter social y los relaciona con los pícnicos. Los gliscrotímicos, seres energéticos y explosivos, se relacionan con los atléticos. Por último, los displásicos no poseen una tipología clara, ya que eran considerados casos atípicos en la época (Schmidt *et al.*, 2010). En primera instancia esta clasificación de personalidad fue creada con el fin de armar un perfil criminal y predecir el comportamiento humano. La base de la tipología es una correlación entre el soma y psique, que permite diferenciar y clasificar a los sujetos.

A su vez, otro de los autores importantes es Sheldon (1942), quien establece una clasificación tipológica basada en el desarrollo embrionario; endomórfico, mesomórfico y ectomórfico. Este utiliza el concepto de relacionar lo morfológico con un temperamento para crear una nueva tipología. Los factores que toma en cuenta son actividad visceral, actividad muscular y del sistema nervioso. Estos elementos guardan una correlación perfecta con las dinámicas del psiquismo interior humano. Las tipologías se denominan: vicerotónico, relacionado con la afectividad; somatotónico, relacionado con la actividad muscular y cerebrotónico, relacionado con la inteligencia (Mayorga, 2018). El modelo tipológico encasilla al sujeto de manera rígida e inalterable, además de correlacionar aspectos

psíquicos y físicos del individuo. Esta teoría marca la importancia de los factores biológicos en el desarrollo de las taxonomías presentadas a continuación.

Rasgos de personalidad

La teoría de los rasgos ha recibido mayor aceptación entre los psicólogos e investigadores por su nivel de profundidad. En primer lugar, se entiende como rasgos a “las cualidades básicas del sujeto que se expresan en relativa conciencia en distintos contextos” (Mayorga, 2018. p. 31). Esta teoría estudia las tendencias o predisposiciones a distintas formas de respuesta frente al entorno. Según Yáñez (2019), los rasgos de personalidad se definen como un conjunto de comportamientos relativamente estables y característicos en cada individuo. Es importante decir que este grupo de elementos permiten la diferenciación entre sujetos, por lo que el investigador hace estudios comparativos.

Allport fue uno de los autores que más aportó en este apartado. Para él los rasgos, a diferencia de los tipos de personalidad, no son independientes, sino que se relacionan entre sí; esto genera flexibilidad, coherencia interna y amplitud (Martí, 1997). El autor clasifica los rasgos en individuales y comunes. Un rasgo individual dependerá de la historia de vida de cada sujeto; este se presenta de forma única y varía según la persona. Por otro lado, los rasgos comunes son elementos que están presentes en un grupo de individuos, por lo que se pueden realizar comparaciones (Allport, 1974). Más adelante el autor sub- clasifica estos en rasgos cardinales, centrales y secundarios.

Se entiende como rasgo cardinal a aquel que se presenta de forma destacada o marcada; en otras palabras, es el rasgo que domina y sobresale de los demás. Ahora bien, el rasgo central se caracteriza por estar presente en la mayor parte de comportamientos de la vida cotidiana. Es decir, que se aprecia en conductas del día a día. Por último, los rasgos secundarios se observan de forma limitada; dependen de estímulos específicos y su número de respuesta es menor (Allport, 1937). Cada una de estas clasificaciones y sub- clasificaciones forman la personalidad de cada individuo.

A su vez, se añade que la teoría de rasgos estudia las características singulares de cada individuo. Los factores que se toman en cuenta son: temperamento, adaptación, labilidad emocional y valores. Según Palacios, Gantiva y Montaña (2009):

Otro de los principales autores de la teoría de rasgos fue Cattell, quien agrupó los rasgos en categorías; los rasgos comunes, propios del medio social y los rasgos únicos, propios de cada sujeto; los rasgos superficiales, descubiertos solo a través de un análisis factorial; los rasgos constitucionales, los cuales dependen del factor hereditario y rasgos modelados, dependen del contexto social; a su vez los rasgos dinámicos que motivan a una persona a cumplir objetivos con los rasgos de habilidad o capacidad que se enfocan en la solución de problemas. Finalmente, los rasgos de temperamento, que se enfocan en la atracción o repulsión de ciertos escenarios. (p. 91)

Se debe tomar en cuenta que esta teoría surge de una investigación de análisis factorial, la cual agrupa los rasgos en polaridades dicotómicas. Se han creado varios instrumentos para medir rasgos de la personalidad. Uno de los más reconocidos es el 16 PF y, gracias a esta teoría, los investigadores han realizado varios estudios comparativos.

Dimensiones de personalidad

A partir de la teoría de rasgos, se propone un enfoque dimensional que engloba varios rasgos dentro de categorías más extensas. Este enfoque fue considerado como una innovación en la psicología de la personalidad. Uno de los precursores de la teoría fue Eysenck, quien manifiesta que “la personalidad es una organización estable y perdurable del carácter, del temperamento, del intelecto y del físico de la persona, lo cual permite que esta se adapte al entorno social” (Palacios *et al.*, 2009, p. 92). Eysenck se enfoca en el factor biológico, la teoría del aprendizaje y la motivación del comportamiento humano.

El autor propone tres dimensiones colisionadas en el modelo PEN, donde cada sigla corresponde al nombre de la dimensión: Psicoticismo/ Superyó, Extraversión/ Introversión y Neuroticismo/ Estabilidad Emocional. El autor postula que la personalidad está formada por estos tres factores dicotómicos y que esta dualidad implica que el individuo no se encasille en una sola, sino que presente niveles altos, medios o bajos de ambos polos (Feist *et al.*, 2013). A continuación, las características de los factores principales:

Tabla 2. Modelo de superfactores PEN

Neuroticismo	Extraversión	Psicoticismo
Ansioso	Sociable	Agresivo
Deprimido	Vital	Frío
Sentimientos de culpa	Activo	Egocentrismo
Baja autoestima	Asertivo	Impersonal
Tenso	Experimentador	Impulsivo
Irracional	Despreocupado	Antisocial
Tímido	Dominante	No empático
Mal humor	Entusiasta	Creativo
Emocional	Osado	Mentalidad cerrada

Fuente: Estas son características de las dimensiones propuestas por Eysenck (Sánchez & Ledesma, 2007, p. 6).

Eysenck presenta este trabajo, el cual sería su aporte más sustantivo a la psicología de la personalidad. El modelo se compone de tres superfactores y cada uno con su opuesto: la extraversión se caracteriza por asentar su energía psíquica en el mundo exterior y las interacciones con el medio. Esta dimensión se contrapone a la introversión, la cual direcciona su energía psíquica en el mundo interno y a la introspección (Feist *et al.*, 2013). Estos conceptos se toman de la tipología de Carl Gustav Jung (Jung, 2008). Eysenck (1985), suma la presencia de niveles de actividad cortical; por ejemplo, los extravertidos tienen reacciones de baja intensidad a los estímulos externos, pero reacciones altas en el umbral sensorial. Según Feist y otros (2013), siempre se destaca la importancia de los factores biológicos en la teoría de la personalidad.

La segunda dimensión es neuroticismo, la cual se caracteriza por la inestabilidad emocional y estados de preocupación permanente. Según Schmidt (2010), resalta la presencia de ansiedad, histeria, hipocondría y conductas obsesivas. Son sujetos impacientes, intranquilos, con sentimientos de culpa, autoestima negativa y un lenguaje no verbal tenso e inquieto. A menudo se observa

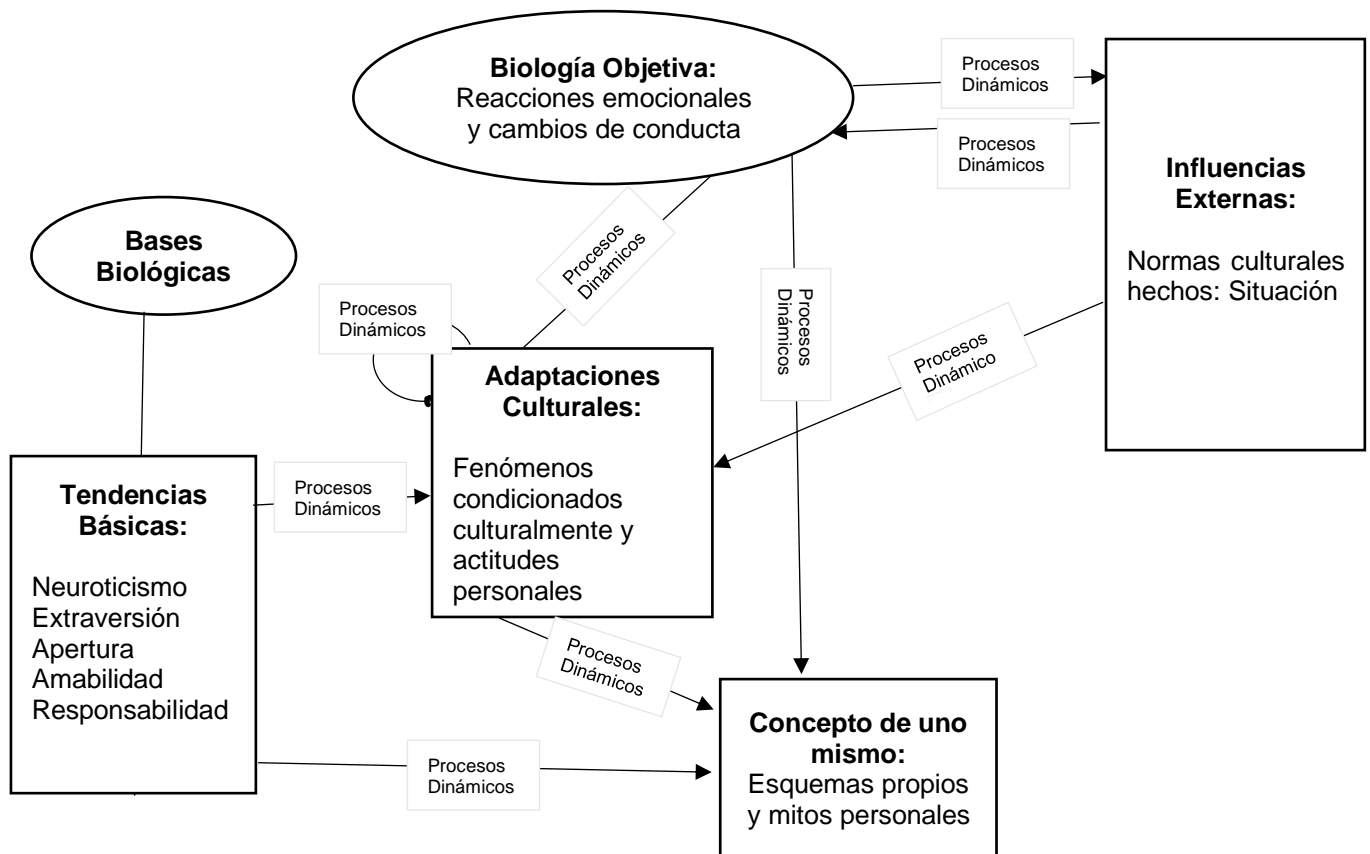
somatización sin causa orgánica. Este factor se contrapone con la estabilidad emocional, con características como la regulación de emociones y conexión con las mismas.

Por último, el psicoticismo, que se caracteriza por conductas impulsivas y egocéntricas. Su opuesto es el control de los impulsos, o superyó, que se trata de personas altruistas, amables y de alta apertura mental (Palacios *et al.*, 2009). Esta dimensión se creó porque el autor descubrió que las personas con trastornos psicóticos no encajaban en los factores anteriores. El modelo factorial fue elaborado a través de un método riguroso que permite una falsación de las hipótesis planteadas. Es decir, que favorece significativamente a las investigaciones, ya que permite probar o descartar las hipótesis que se plantean. Mas adelante, se crean modelos como el de los cinco grandes de Costa y McCrae, con un alcance a nivel mundial por su capacidad de explicar y predecir el comportamiento humano. Junto con eso, la elaboración de instrumentos psicométricos que se mencionan más adelante.

Modelo de los Cinco Grandes de Costa y McCrae

El modelo de los cinco grandes aparece en los años ochenta y el término “grande” nace de Goldberg, quien lo utiliza para remarcar que cada dimensión engloba un número específico de rasgos (Sanz, Silva & Avia, 1999). Costa y McCrae, al igual que Eysenck, abordan los factores desde la dicotomía y plantean dimensiones con sus contrapuestos. A diferencia de Eysenck, los autores añaden dos elementos, que son los componentes centrales y componentes periféricos de la personalidad. Según Feist y otros (2013), los componentes centrales son las tendencias básicas, las adaptaciones características y el concepto de uno mismo. Los componentes periféricos tienen que ver con las bases biológicas, la biología objetiva y las influencias externas. Este modelo toma fuerza hace varios años y, sin embargo, sigue vigente en la actualidad.

Figura 1. Componentes Centrales y Periféricos



Fuente: El cuadro tiene los componentes centrales y periféricos de la personalidad; adaptado de Jess Feist, Gregory Feist y Tomi-Ann Roberts (2013)

A partir de estas consideraciones y de nuevos descubrimientos realizados por Costa y McCrae, se crea un sistema pentafactorial que cuenta con los siguientes factores:

- E. Extraversión (I).
- A. Amabilidad o afabilidad (II)
- T. Tesón o responsabilidad (III)
- EE. Estabilidad Emocional (IV)
- AM. Apertura mental o apertura a la experiencia (V). (Sánchez & Ledesma, 2007, p. 13)

Cada una de las dimensiones se enfoca en un área específica que determina el nivel de incidencia en las manifestaciones conductuales del sujeto (Fuentes, 2020). El modelo toma el adjetivo de “grande” para reforzar que cada factor es extremadamente amplio, lo que facilita una apertura a la abstracción y, a su vez,

resume características específicas de la personalidad. Se conoce que este modelo propone cinco dimensiones; cada una de ellas tiene un opuesto y sus facetas. Sánchez y Ledesma (2007), recopilan los trabajos de Costa y McCrae y detallan las dimensiones de la personalidad de la siguiente manera:

Tabla 3. Modelo de los cinco grandes de la personalidad de Costa y McCrae

Factor y opuesto	Definición	Facetas	Facetas
Afabilidad/ Antagonismo	Evalúa la capacidad de crear vínculos y disposición a preocuparse por los demás	+: Bondadoso, compasivo, afable, atento, servicial, altruista. -: Cínico, rudo, agresivo, competitivo, egoísta, vengativo	Confianza, franqueza, altruismo, actitud conciliadora, modestia, sensibilidad emocional
Tesón/ Irresponsabilidad	Grado de organización y motivación en la conducta dirigida a metas o proyectos	+: Ordenado, confiable, trabajador, puntual, perseverante, dedicado. -: Informal, hedonista, sin metas claras, procrastinación, descuidado.	Competencia, orden, sentido del deber, necesidad de logro, autodisciplina, reflexión
Extraversión/ Introversión	Cantidad de relaciones sociales y asertividad en conversaciones	+: Social, optimista, divertido, interesante, afectuoso o amable. -: Reservado, frío, solitario, silencioso, distante	Cordialidad, asertividad, actividad, búsqueda de emociones positivas
Neuroticismo/ Estabilidad emocional	Tendencia a mantener pensamientos pesimistas e irracionales	+: Nervioso, inestable, ansioso, inseguro, vulnerable, sensible -: Calmado, estable, relajado, seguro, equilibrado, fuerte	Ansiedad, hostilidad, depresión, timidez, impulsividad, vulnerabilidad
Apertura a la experiencia/ Convencionalismo	Profundidad de la conciencia para ampliar y examinar la experiencia, capacidad de introspección	+: Curioso, original, creativo, mente abierta, imaginativo, liberal -: Tradicional, conservador, rígido, dogmático, pragmático, convencional	Fantasía, estética, sentimientos, acciones, ideas, valores

Fuente: Factores de la personalidad que se evalúan en el Big Five (Sánchez & Ledesma, 2007, p. 14).

En la tabla 3, se esquematiza la teoría dimensional de la personalidad a través del modelo de los cinco grandes. Como ya se ha visto en anteriores modelos, la mayoría de ellos presentan un formato en el cual cada elemento tiene su contraparte. La afabilidad (A), que se caracteriza por la bondad, amabilidad y servicio, tiene su polaridad en el antagonismo y lo caracteriza la venganza, el cinismo o la competitividad. Como segundo elemento el tesón (T), donde se

evidencia un nivel de compromiso, organización y autocontrol, con la irresponsabilidad como su contraparte.

El tercer elemento es la energía (E), que en un principio se llamó extraversión e intraversión. Su principal característica es la intensidad y la facilidad de relacionarse con el resto. Como cuarto factor, la estabilidad emocional (EE), conocida al principio como neuroticismo. En un extremo, se encuentra la facilidad de experimentar emociones negativas, como la preocupación constante. En el otro extremo, la habilidad para controlar impulsos y emociones. Para finalizar, la apertura mental (AM), que engloba sujetos de mente abierta, con amplitud académica y cultural; el convencionalismo como el factor dicotómico. Gracias a este modelo, se puede observar en qué porcentajes o medidas un ser humano posee ambos elementos en su personalidad. Cada dimensión contiene un conglomerado específico de rasgos, tanto positivos como negativos, que forman la personalidad.

Big Five

Con el modelo de los Cinco Grandes, se crea el cuestionario denominado *Big Five*. Este se clasifica en cinco dimensiones principales antes mencionadas y, de cada dimensión principal, se derivan dos sub- dimensiones, las cuales brindan una interpretación más profunda y detallada de la personalidad. Las mismas se mencionan a continuación:

Tabla 4. Dimensiones y Subdimensiones del Big Five (B.F.Q)

Dimensiones	Subdimensiones	Características
Energía (E):	Dinamismo (DI)	Comportamientos enérgicos Facilidad de palabra Entusiasmo
	Dominancia (DO)	Capacidad de imponerse Sobresalir Influir sobre los demás
Afabilidad (A)	Cooperatividad (CP)	Capacidad de entender al resto Trabajar con los demás
	Cordialidad (CO)	Afabilidad Confianza Apertura
Tesón (T)	Escrupulosidad (ES)	Meticulosidad Fiabilidad Amor por el orden
	Perseverancia (PE)	Persistencia Tenacidad Compromiso con las tareas
Estabilidad Emocional (EE)	Control de las emociones (CE)	Control de la tensión asociado a la experiencia emotiva
	Control de los impulsos (CI)	Capacidad de controlar la respuesta en situaciones de conflicto o peligro
Apertura Mental (AM)	Apertura a la experiencia (AE)	Disposición favorable hacia las novedades y experimentación
	Apertura a la cultura (AC)	Interés por mantenerse informado

Fuente: Adaptación de Sánchez y Ledesma (2007).

Como se observa en la tabla, el *Big Five* está compuesto por cinco dimensiones principales, que son: Energía (E), de la cual se derivan la dominancia y el dinamismo; afabilidad (A), que abarca la cooperatividad y la cordialidad; tesón (T), con escrupulosidad y perseverancia; estabilidad emocional (EE), que contiene el control de impulsos y de emociones, y la apertura mental (AM), que engloba la apertura a la experiencia y la apertura a la cultura. Estas subdimensiones secundarias hacen referencia a distintos aspectos de cada dimensión, con el fin de profundizar y brindar distintos atributos de la personalidad de cada evaluado (Caprara, Barbaranelli, Borgogni & Vecchione, 1997).

En conclusión, la personalidad es un constructo que explica las características del sujeto y su conducta. Tanto su definición y taxonomía han evolucionado con el tiempo junto con los nuevos enfoques psicológicos. Sus inicios partieron de un enfoque rígido e inmutable, con un final que llegó a un constructo más personal

y flexible. Estos cambios son productos de nuevos elementos, como las influencias biológicas y socioculturales que abren camino a formas actualizadas en el concepto de personalidad. Aún no se llega a un consenso sobre el concepto y, por este motivo, su estudio llega a ser un reto. Sin embargo, se realizan investigaciones en la actualidad con el fin de actualizar y ampliar su contenido.

1.2 Psicología del Tránsito

La psicología del tránsito es una rama relativamente moderna dentro del mundo social y científico. Tiene su reconocimiento en el año de 1990, a partir de la conferencia 22 de la Asociación Internacional de Psicología Aplicada (IAAP). Desde entonces, su avance teórico e investigativo ha sido constante (Ledesma, Peltzer & Poó, 2008). Actualmente, la comunidad científica ha publicado nuevas investigaciones enfocadas en el factor humano y su relación con la seguridad vial. Es importante mencionar que la psicología de tránsito surge por la problemática social de la inseguridad vial, es decir, los accidentes de tránsito. Gracias a numerosos estudios, se reconoce que los aspectos psicológicos del conductor son un factor relevante para comprender y mejorar la seguridad vial.

Para entender la psicología de tránsito, se describe su concepto. Según Ledesma, Poó y Montes (2011), esta rama se define como “el estudio de los fenómenos psicológicos subyacentes al comportamiento humano en el contexto del tránsito, el transporte y la movilidad” (p. 108). Entre estos, se encuentran la motivación, atención, personalidad, bases cognitivas, mundo emocional y más. Esta rama de la psicología estudia el comportamiento de los usuarios del tránsito, quienes son los conductores, peatones, motociclistas, entre otros. Su objetivo principal es crear un modelo de intervención efectiva para optimizar la seguridad de tránsito y evitar accidentes a causa del factor humano. Gracias a numerosas investigaciones, surgen interrogantes sobre cuáles deberían ser las habilidades y competencias requeridas para conducir de forma adecuada y, por otro lado, evaluar los métodos más comunes de hacerlo; en otras palabras, los estilos de conducción.

Como ya se mencionó anteriormente, la psicología del tránsito ha crecido notablemente en los últimos años. En la actualidad, se le reconoce como una disciplina organizada y madura. Según Ledesma y autores (2008):

La disciplina engloba el estudio de los procesos cognitivos durante la conducción y los factores que afectan a estos procesos; como reacciones emocionales, estrés y conductas agresivas; interacción entre el hombre y la tecnología vial y vehicular; los efectos psicológicos de los accidentes de transporte; entre otros. (p. 110)

A pesar de que existen varios enfoques para estudiar la psicología del tránsito, todos convergen en un mismo propósito aplicado: mejorar las condiciones del tránsito, fundamentalmente su seguridad, ya que se reconoce que el factor humano es el principal factor de riesgo.

La Conducción Vehicular

La conducción de un vehículo implica una serie de procesos psicológicos para responder de forma adecuada al entorno y evitar situaciones potencialmente peligrosas. El estudio de esta conducta se ha vuelto integral, el cual considera varios elementos. Para Pastor, Monteagudo y Pollok (1999), “la conducción se concibe como una compleja actividad que resulta de la interacción entre cuatro elementos: el conductor, normas, vehículo y entorno” (p. 41). De acuerdo con los autores, se deben tomar en cuenta elementos como el estado emocional, la experiencia, edad, sexo, y cómo estas influyen en los procesos psicológicos de percepción, atención, motivación y toma de decisiones. Por ejemplo, según Montoro (2016), en la conducción prevalece la toma de decisiones anticipatorias, donde el conductor debe extraer información de la situación para interpretar y estimar las posibles consecuencias de sus actos. Es decir, mientras ejecuta la acción, a nivel cognitivo debe procesar información para responder de manera adecuada.

A lo largo de la historia, se han presentado modelos teóricos que explican el comportamiento adecuado y erróneo en un contexto vial. De acuerdo con Pastor y otros (1999), los primeros modelos fueron los de habilidades que refieren que

el logro de una buena conducción depende de las tareas rutinarias, entrenadas y desarrolladas por el sujeto. Más adelante, se crean los modelos cognitivos motivacionales que enfatizan el concepto de riesgo. El postulado básico de cada uno son las creencias, expectativas y anticipaciones que el conductor tienen con respecto a los eventos futuros, basado en las intenciones conscientes del sujeto. A continuación, se describen los modelos mencionados:

Modelo de Habilidades

El modelo de habilidades fue el precursor dentro del campo de la psicología vial. Este no se enfoca en aspectos motivacionales, actitudinales o cognitivos, sino en la adquisición de ciertas habilidades para conseguir una conducción segura. En aquella época, la conducción solo dependía de su entrenamiento. Los estudiosos referían que, para incrementar la seguridad vial, solo se debía facilitar al máximo esta tarea; con buenas habilidades, mejoras viales y vehiculares. Las habilidades se caracterizan porque generan una respuesta ejecutiva ante un estímulo (Pastor, 1999, p. 43). Este modelo resultó útil durante muchos años, pero llegó a ser limitante y recibió críticas.

El modelo respalda que se deben alcanzar ciertos niveles para tener un buen desempeño. Sin embargo, según Poó (2014), "las habilidades por si solas no son suficientes para predecir el desempeño a la hora de conducir. Es decir, se necesita conocer los estilos de conducción, estos últimos son los más importantes para predecir el rendimiento de un conductor". (p. 35) No obstante, en los albores se proponen los niveles que se detallan a continuación:

Tabla 5. Fases o niveles de conducción

Fases	Características
Fase inicial	Nivel de control basado en conocimientos teóricos Situaciones y tareas desconocidas y complejas Conexiones neuronales de estímulo- respuesta débiles Bajo nivel de experiencia
Fase intermedia	Nivel de control semiconsciente o semiautomático, basado en reglas Repertorio básico de habilidades y destrezas Aplicación de reglas y patrones mentales adquiridos por la experiencia Se puede desenvolver en el sistema casi de forma segura
Fase final	Nivel automático de habilidades basado en la práctica y repetición Conexiones neuronales fortalecidas por la experiencia repetida de la ejecución Desarrollo automático que favorece a la conducción segura

Fuente: Modelo de habilidades, fases y niveles de la conducción. Adaptado de Pastor, Monteagudo y Pollok (1999)

El modelo de habilidades apunta a que mientras más conocimiento y práctica se tenga sobre la conducción, mejores serán sus resultados y desempeño. Por ello, era importante llegar a la fase final con conexiones neuronales por la repetición de la experiencia y así evitar errores. Sin embargo, como ya se mencionó, este modelo resultó limitante para muchos estudiosos, debido a que descarta elementos cognitivos como la motivación, personalidad o toma de decisiones.

Modelo de Riesgo Cero

Este modelo fue propuesto por Naatanen y Summala en los años 70 y surge como una crítica al modelo de habilidades. Los autores conceptualizaron a la conducción vehicular como una tarea de pasos auto-impuestos, donde las habilidades se determinan por sus motivaciones (Naatanen & Summala, 1974). El modelo plantea que la motivación y emociones son de igual importancia que la adquisición de habilidades o arreglo de vías y vehículos. A su vez, se establecen dos puntos importantes en la teoría: las bases motivacionales y la adaptación sensorial a los riesgos.

Dentro de las bases motivacionales, hay un factor determinante en la conducción; la motivación excitatoria, que genera una percepción de menor peligro y lleva al conductor a tomar decisiones arriesgadas. Dentro de la adaptación sensorial a los riesgos, existe la motivación inhibitoria, que genera una percepción de mucha confianza y seguridad en la conducta al ignorar

amenazas peligrosas (Soler & Tortosa, 1987). El equilibrio entre ambas motivaciones genera una percepción real y ajustada, conjunto a una conducción prudente. Su desequilibrio da como resultado un estilo de conducción de alto riesgo e inseguro. Entre algunas motivaciones excitatorias e inhibitorias se detallan las siguientes:

Tabla 6. Tipos de Motivación en la Conducción según el Modelo de Riesgo Cero

Motivación Excitatoria	Motivación Inhibitoria
Las emociones	Adaptación sensorial a la velocidad
Modelos comportamentales	Sobreestimación de las propias habilidades
Aprendizaje observacional	Práctica y experiencia
Autoafirmación	Escaso efecto disuasorio

Fuente Motivación excitatoria e inhibitoria en el modelo de riesgo cero. Adaptado de Montoro (2016).

Como se aprecia en la tabla 5, las emociones forman parte de las motivaciones excitatorias. Estas se producen por estímulos dentro y fuera del tránsito y afectan el desempeño en la conducción. A su vez, los modelos comportamentales y el aprendizaje por observación tienen que ver con patrones que se imitan sobre una conducción ideal. Por ejemplo, al ver una película de carreras, se busca modelar ese tipo de maniobras. La autoafirmación es la necesidad de probar al resto y a sí mismos que son competentes en la conducción. Según Montoro (2016), son conductas compensatorias, donde buscan probar su pericia, lucirse y demostrar sus habilidades. Estos motivos pueden desembocar en conductas riesgosas en la conducción por la falsa percepción de la realidad.

Por otro lado, dentro de los motivos inhibitorios está la adaptación sensorial de la velocidad, que hace referencia a la subestimación de esta. Según Mayor, Soler y Tortosa (1987), la velocidad es un constructo que cada sujeto crea a partir de su propia percepción de seguridad o riesgo. Por lo general, hay una tendencia a subestimar la velocidad de un vehículo y percibir altas velocidades como normales y seguras. En cuanto a la sobreestimación de las habilidades, el conductor se tiene mucha confianza y cree que nunca comete errores; en otras palabras, una autoimagen de seguridad y control absoluto. En cuanto a la experiencia, el autor refiere que esta minimiza el umbral subjetivo de riesgo y percibe la conducción como una tarea sencilla, por lo que no aprecia los factores

de riesgo. Para finalizar, la disminución de efecto disuasorio es la percepción de impunidad alta, cuando el conductor piensa que es difícil que llegue a ser sancionado por sus actos. Este otro extremo también provoca una falsa percepción, la cual produce accidentes de tránsito por exceso de confianza.

Este modelo combina elementos motivacionales con componentes excitatorios y el control subjetivo de riesgo con componentes inhibitorios. Estos interaccionan entre sí para determinar la actividad de conducción (Soler & Tortosa, 1987). En conclusión, los autores refieren que debe existir un equilibrio entre ambos componentes para acercarse a una percepción objetiva de la realidad y dar buen desempeño en la conducción.

Modelo de Amenaza- Evitación

Modelo creado por Fuller en los 80s, sostiene que un buen desempeño en la conducción implica gestionar respuestas de evitación frente a estímulos amenazantes (Fuller, 1986). Este modelo propone captar estímulos potencialmente peligrosos que permitan anticipar y percibir un mayor o menor grado de riesgo. Ahora bien, el modelo emplea dos términos; amenaza y evitación. El primero hace referencia a la gran cantidad de estímulos potencialmente aversivos en la conducción. Evitación, por su lado, se emplea cuando existe un estímulo que puede suponer una consecuencia negativa, pero para evitarlo, se ejecuta una respuesta previa; por ejemplo, la acción de evitar un bache o una obstrucción.

Según el autor, el enfoque del modelo es la acción preventiva y se utiliza la teoría conductista para sustentarlo. La psicología vehicular desarrolla la capacidad de generar respuestas que eviten un accidente y el aprendizaje de anticipaciones correctas. En ese orden, hay dos tipos de respuesta frente a una amenaza. Las respuestas anticipatorias de evitación consisten en tomar precaución antes de que ocurra el estímulo, para eliminarlo. Por otro lado, las respuestas retardadas de evitación establecen el tomar decisiones durante el estímulo para intentar evadirlo, sin embargo, el riesgo es mayor porque no existe prevención. Se dice que un estilo de conducción arriesgado se da cuando el conductor tiene

respuestas retardadas de evitación y un estilo de conducción prudente cuando hay respuestas anticipatorias de evitación, es decir, una conducción a la defensiva.

1.3 Estilos de Conducción

A diferencia de los modelos anteriores, como el de habilidades, que dependen únicamente del rendimiento y adiestramiento, los estilos de conducción abarcan varios elementos que comprenden la forma en la cual los sujetos llevan esta tarea. Según Poó (2014), ciertos elementos ejercen influencia sobre los estilos de conducción, como las actitudes, valoraciones y creencias que tenga el individuo respecto a la acción. Sumado a ello, el estilo de conducción adoptado difiere entre sujetos y grupos, puesto que se nutre de la personalidad de los individuos, la cultura en que se inserta, las decisiones tomadas conscientemente o automatizadas, la motivación y la tecnología del vehículo en sí.

La psicología del tránsito estudia los estilos de conducción como una herramienta para predecir accidentes automovilísticos. Según Poó (2010), los estilos de conducción se establecen como un patrón multidimensional de comportamientos habituales y estos son excluyentes de las habilidades o experiencia del conductor. Es decir, los estilos se construyen a partir de varios elementos psíquicos y son estables tanto temporal como situacionalmente. De acuerdo con todo lo mencionado, se sostiene que los estilos de conducción engloban varias características de cada sujeto, como valores, motivaciones, creencias sobre el tránsito, necesidades y características personales. El autor Taubman-Ben-Ari creó un instrumento que mide los estilos de conducción en distintos contextos y, a su vez, definió a estos como “patrones multidimensionales de comportamientos viales característicos de cada individuo” (Taubman-Ben-Ari *et al.*, 2004, p. 36). Por lo que medir esta variable permite visualizar una serie de creencias y actitudes relacionadas al tránsito y a variables psicológicas, como en esta investigación, la personalidad.

Como se mencionó anteriormente, los estilos de conducción no toman en cuenta la habilidad o nivel de experiencia, sino otros aspectos como:

La toma de decisiones, planificación de la tarea, la búsqueda intencional de riesgo; las actitudes hacia normas viales y hacia otros usuarios de tránsito; las sensaciones de placer o displacer asociadas a la tarea de conducir; el nivel de atención puesto en la tarea; la evaluación de las propias capacidades como conductor y la evaluación de la conducción en términos de una tarea más o menos compleja. (Poó, 2014, p. 37)

Por ende, se han creado instrumentos que traducen estos aspectos en varios estilos habituales del conductor, para valorarlos y cumplir con el objetivo de predecir o anticipar conductas que representen un riesgo.

Modelo de Estilos de Conducción de Taubman-Ben-Ari

Este modelo dimensional mide los estilos de conducción, que dependen de forma directa de variables psicológicas, como la emoción, estrés, personalidad, o atención. De acuerdo con Taubman-Ben-Ari y otros (2004), existen cuatro grandes dimensiones en la conducta habitual del conductor: estilo de conducción imprudente y descuidado; ansioso; enojado y hostil; y paciente y cuidadoso. Sin embargo, más adelante estos se modifican, eliminan y aumentan.

El estilo impudente se caracteriza por la violación de normas de tránsito y la búsqueda de sensaciones. El ansioso denota tensión y estados de alerta mientras se conduce. El enojado y hostil maneja actitudes de ira e irritación y como consecuencia un comportamiento agresivo y, el estilo de conducción paciente y cuidadoso representa un ajuste emocional, planificación, toma de decisiones, paciencia, amabilidad y otras características en sus conductores (Sancho, 2022). Cada estilo se compone de rasgos y características que se pueden evaluar a través de la observación y las técnicas de auto- informe.

Ahora bien, dentro de estas clasificaciones existen ocho subclasificaciones. Dentro del estilo de conducción imprudente y descuidado, se encuentran dos subgrupos: el estilo arriesgado y el estilo de alta velocidad. Dentro del estilo ansioso se encuentran el estilo disociativo y el estilo de reducción de estrés. A

su vez, en el estilo enojado y paciente no existen subclasificaciones y se engloban a sí mismos. Más adelante autores como Poó y Ledesma (2008), toman en cuenta seis factores para sus investigaciones y adaptación del instrumento que evalúa los estilos de conducción: alta velocidad, disociativo, agresivo, ansioso, de reducción de distrés y prudente.

Conducción de Alta Velocidad

Este estilo de conducción representa un riesgo para todos quienes conforman el tránsito. A aquellos que adoptan este estilo se los asocia a una mayor probabilidad de participar en choques y de sufrir lesiones. Por lo que los instrumentos y auto- informes permiten detectar este tipo de conducción para trabajar en prevención o estrategias de adaptación. Dentro de esta clasificación, el autor sub- clasifica el estilo de conducción arriesgado y el estilo de conducción de alta velocidad. La conducción riesgosa o arriesgada se refiere a la búsqueda intencional de riesgo, la violación deliberada de normas de tránsito y la búsqueda de sensaciones y emociones intensas durante la conducción (Taubman-Ben-Ari *et al.*, 2004). Esto quiere decir que los conductores que adoptan este estilo tienden a cometer más infracciones y tener más probabilidades de accidentarse. Dentro de la segunda subclasificación, el estilo de alta velocidad se caracteriza por “exceso de velocidad, cruzar semáforos en rojo, adelantar a otros vehículos en línea continua, estacionar en lugares inapropiados, involucrarse en carreras con otros conductores, conducir bajo el efecto de sustancias como alcohol o marihuana” (Poó, 2014, p. 40).

Conducción Disociativa

Como su nombre lo indica, este estilo se caracteriza por la tendencia del sujeto a distraerse con facilidad. Varios autores también lo reconocen con el nombre de conducción inatenta. A consecuencia de la distraibilidad, se suelen cometer errores en el tránsito que pueden afectar a la seguridad vial (Poó, Ledesma & Montes, 2008). De acuerdo con el autor, está comprobado que este estilo contribuye significativamente en la participación de accidentes automovilísticos. Por lo general, esto ocurre debido a que la atención del conductor no se focaliza

en la tarea en sí, sino que esta compite con otros estímulos que distraen y disocian la acción. Si bien es cierto que esta desviación puede ser voluntaria o involuntaria, siempre requiere de un evento disparador y perjudica el proceso de toma de decisiones, al disminuir el tiempo de reacción frente a sucesos inesperados (Nesbit, Conger & Conger, 2007). Es importante mencionar que las distracciones pueden ser de carácter externo, como observar un cartel o a un peatón, o de carácter interno, donde el conductor redirige su atención a procesos internos de pensamiento, fantasías o ensueños diurnos. Como resultado, esto genera equivocaciones, por ejemplo, frenar de manera repentina, cambiar la marcha de forma equivocada, no usar direccionales, entre otros.

Conducción Agresiva

Sin lugar a duda, la manifestación de las conductas agresivas en el tránsito establece un problema cada vez más grande. El empleo de este estilo de conducción incrementa la posibilidad de generar accidentes automovilísticos, ya que son comportamientos motivados por la irritación, impaciencia, hostilidad y la intención de ahorrar tiempo. Autores como Dula y Geller (2003), identifican tres clases de comportamientos que se derivan del estilo de conducción. “En primer lugar, los actos intencionados de agresión física o psicológica en conductores, pasajeros o peatones, en segundo lugar, emociones negativas experimentadas al conducir y, por último, comportamientos riesgosos realizados sin intención de dañar a otros” (p. 49). Por ejemplo, conductores que realizan gestos hostiles, que fuerzan a otro conductor a cambiarse al carril de circulación más lenta, insultos, maldecir, utilizar de forma excesiva la bocina o trasgredir las normas de tránsito de forma intencional. En general, implica una tendencia de actuar agresivamente en la conducción.

Tabla 7. Factores que promueven y favorecen la conducción agresiva

Factor	Características	Ejemplo
Ambiental	Factores situacionales específicos del tránsito.	Los atascos en horas pico Congestionamientos Intersecciones no señalizadas Mensajes hostiles por parte de otros conductores.
Personalidad	Factor determinante a experimentar emociones de ira o búsqueda de sensaciones que provocan conductas agresivas y rasgos como la ira y agresión.	Respuestas de irritabilidad Impaciencia Agresión Competitividad Búsqueda de sensaciones
Demográfico	Factor como la edad y género.	Jóvenes tienden a cometer más accidentes automovilísticos por estilos de conducción agresivo.

Fuente: Factores que promueven y favorecen el desarrollo de una conducción agresiva.
Tomado de Poó (2014, p. 21)

Existen factores que favorecen y promueven el desarrollo de una conducción agresiva. Según Hidalgo (2023), son tres: ambientales, de personalidad y demográficos, como se observa en la Tabla 5. Cuando el objetivo principal de los conductores se ve frustrado, se pueden observar estilos de conducción agresivos. Según el autor, los conductores que emplean este estilo de conducción buscan desplazarse con la menor cantidad de interrupciones o inconvenientes posibles. La conducción agresiva ha sido identificada como un factor de riesgo para choques vehiculares y se asocia con factores como la edad, el género y algunos rasgos de personalidad.

Conducción Ansiosa

La conducción ansiosa puede estar acompañada por reacciones fisiológicas, como el aumento de la tasa cardiaca, sudoración, aumento de la presión sanguínea, entre otros (González, 2017). Este estilo representa un nivel de tensión y estado de alerta al momento de conducir. Para entenderlo, se debe revisar el concepto de estrés; este se define como las respuestas que brinda el sujeto asociadas a la percepción de la situación como demandante y peligrosa. Esta situación es percibida como algo que sobrepasa las capacidades del individuo. Según Ramírez (2017), algunos ejemplos que se perciben como potencialmente intimidantes son estar estancado en congestiones de tránsito, el mal clima que impide la visibilidad y causa el deslizamiento de llantas, estado de vías deteriorados, entre otros. Todos estos elementos se consideran repentinos

y fugaces, por lo que los sujetos la perciben como una amenaza demasiado grande y, por ende, genera ansiedad.

Sin embargo, en algunas investigaciones, como la de Poó (2014) se menciona que, “la ansiedad al conducir se asocia con la percepción negativa de las propias habilidades”. (p. 60) Esta percepción puede reflejar conductas de excesiva precaución, como reducir la velocidad cuando se atraviesa un semáforo en verde o la conducción a velocidades muy por debajo del límite, lo cual también puede generar accidentes o malestar en la realidad vial. Según el autor, estas reacciones son compensatorias y se emplean por la ansiedad que existe. Se sabe que grandes niveles de ansiedad pueden afectar en actividades de la vida cotidiana como la conducción. Estudios demuestran que se puede afectar el procesamiento de información, y el desempeño puede deteriorarse al reducirse la capacidad para realizar movimientos, captar señales y ejecutar tareas. En otras palabras, este estilo desencadena una serie de errores que representan una amenaza y posibles accidentes de tránsito.

En el instrumento creado por Taubman-Ben-Ari y otros (2004), la conducción ansiosa hace referencia a procesos emocionales relacionados con la ansiedad situacional en el contexto del tránsito. Esta se manifiesta a través de la evitación y estrés (Poó, Ledesma & Montes, 2008). En otras palabras, se puede decir que este modelo toma como prioridad el aspecto emocional y experiencias de estrés como factor desencadenante de la ansiedad. Este estilo puede traducirse en miedo, rechazo y evitación de experiencias en el tránsito y un peor desempeño en esta tarea, lo que aumenta la probabilidad de accidentes automovilísticos.

Conducción de Reducción de Estrés

Este estilo es una subclasificación del estilo ansioso. Se caracteriza por emplear actividades de relajación para reducir la tensión y distrés que representa la conducción. De acuerdo con Carro, Hernández, Sahagún y Villalobos (2012), los conductores que emplean este estilo utilizan mecanismos como escuchar música relajante, realizar ejercicios de respiración y todo aquello que permita al sistema nervioso relajarse. Por lo general, se trata de aquellas personas que

adoptan esta conducta como compensatoria, es decir, que en realidad se trata de conductores con ansiedad que buscan aliviar esto con diferentes técnicas y que la experiencia sea más amena.

Conducción Prudente

Por último, el estilo de conducción prudente no ha sido muy profundizado en las comunidades de investigación. Se califica como el estilo donde prima la ausencia de comportamientos riesgosos, agresivos, sentimiento de ansiedad o, a su vez, se considera como un estilo de conducción sin errores (Carro, Hernández, Sahagún & Villalobos, 2012). Este representa un adecuado ajuste, donde prevalece la planificación de trayectoria, paciencia, calma, obediencia a las normas establecidas y gestos de cortesía con los demás (Sancho, 2020). Ahora bien, entre las características de este se encuentran:

- Respeto de las normas de tránsito.
- Comportamientos seguros y socialmente aceptables.
- Atención focalizada en la tarea de conducir.
- Comportamiento adaptativo con la comunidad de tránsito. (p. 6)

El conductor que adopta el estilo de conducción prudente se adapta a las circunstancias; percibe los estímulos ambientales y los responde de manera adaptativa. Esto permite una prevención de daños y evita la posibilidad de accidentes vehiculares. Se puede concluir que este estilo refleja una conducta ajustada y mayor estabilidad en las emociones a la hora de conducir. En muchos enfoques, se conoce como un manejo a la defensiva que adopta conductas preventivas y una tendencia a conducir de forma segura.

En consecuencia, los estilos de conducción engloban varios elementos, como la personalidad, la atención, las creencias, motivación, entre otros. Este modelo surge como evolución de modelos de habilidades y de evitación de riesgos, que permiten comprender a profundidad los mecanismos que utiliza el conductor para predecir y trabajar en pro de la seguridad vial. Varios autores crean las técnicas de auto-informe como método para medir los estilos de forma confiable en varios contextos. Al ser un modelo multidimensional, toma en cuenta que

todos los estilos de conducción pueden estar presentes en los conductores. Sin embargo, unos predominan más que otros.

1.4 Personalidad y Conducción

La personalidad y la conducción son temas de interés, tanto para la psicología como para la seguridad vial. Existe un consenso al considerar el factor humano como el más importante para prevenir accidentes de tránsito. En una investigación de Evans (1996), citado en Poó (2010), los factores que favorecen un accidente de tránsito son el vehículo, la infraestructura vial y el comportamiento humano. Se estima que alrededor del 90% de los accidentes viales se relacionan, primaria o secundariamente, con factores humanos. Por ello, los investigadores han dedicado tiempo a relacionar variables, como la personalidad y conducción, con el fin de prevenir accidentes de tránsito.

Cada vez existen mayores descubrimientos en cuanto a la relación de ambas variables. Según Montes, Poó, Valle, y López (2012), saber su relación permite predecir conductas de riesgo y diseñar intervenciones de carácter integral, es decir, que incluyan la personalidad como factor relevante. Existe una gran cantidad de estudios sobre ciertos rasgos de personalidad y su relación con estilos de conducción. Por ejemplo, hay más información sobre estilos agresivos y su relación con rasgos hostiles de personalidad. Sin embargo, no se conoce acerca de estilos disociativos de conducción, es decir, hace falta un estudio que utilice modelos integrales y multidimensionales, con el fin de conocer todas las posibles correlaciones.

Para finalizar con el marco teórico, el factor humano tiene mayor responsabilidad en el tránsito, y una de las variables que cobran importancia es la personalidad. Si bien es cierto que existe información de algunos estilos de conducción y su relación con la personalidad, estos estudios son incompletos y aislados. Es decir que se necesitan estudios con modelos integrales, que faciliten una visión más completa de cada posible relación. Ahora bien, para la presente investigación se emplean dos instrumentos que cumplen con este criterio integral: el inventario multidimensional de estilos de conducción y el cuestionario *Big Five*.

CAPÍTULO II: MARCO METODOLÓGICO

En este capítulo se describen los elementos empleados en el desarrollo del proyecto, es decir, el método general, el paradigma, enfoque, diseño, alcance y corte utilizado. Así mismo, se exponen las técnicas e instrumentos que permitieron la recolección de datos de ambas variables, así como la validez y veracidad de los datos obtenidos. De igual forma, se detallan documentos como el consentimiento informado y la ficha sociodemográfica, además de determinarse la población con la que se trabajó que incluye los criterios de inclusión y exclusión. Por último, se desarrolla el proceso metodológico con los pasos que se emplearon en esta investigación.

2.1 Metodología de la Investigación

El método general de la presente investigación es el método científico aplicado a las ciencias sociales, con un paradigma post- positivista, un enfoque cuantitativo de tipo no experimental y un alcance descriptivo correlacional con corte transversal. A continuación, se expone en detalle cada uno de estos elementos y su relación con el proyecto de investigación.

Paradigma de Investigación

Esta investigación se adapta al paradigma post- positivista, que es una actualización del positivista. En ese sentido, desde la pregunta ontológica, el paradigma post- positivista sostiene que existe una realidad objetiva que, sin embargo, no puede ser comprendida en su totalidad, porque la interpretación se hace desde la reflexión. La razón de que esto suceda, según Ramos (2015), es que el receptor de la información es el ser humano y sus mecanismos perceptivos e intelectuales están sujetos a la imperfección, por lo que limitan la aprehensión total de la realidad.

La pregunta epistemológica hace referencia a la relación entre el investigador y la realidad. Este paradigma sostiene que existe cierta influencia por parte del investigador en la investigación. Según Hernández, Fernández y Baptista (2010):

“es posible que el investigador forme parte del fenómeno de interés, por lo que el objeto de estudio influencia al investigador y viceversa” (p. 11). Por este motivo, es importante que el proceso de recopilación de información se realice de la manera más objetiva, es decir, apegarse a los fundamentos teóricos para que los resultados no se vean afectados por la subjetividad.

La pregunta metodológica se resuelve a través de la falsación de la hipótesis. Esta se destaca por ser cuantitativa pero que no se limita a ella, ya que existe la posibilidad de incluir métodos cualitativos (Robles, 2019). La metodología de la presente investigación busca comprobar la hipótesis planteada; toma en cuenta que la realidad se comprende de forma parcial y existe cierta influencia entre las variables y el investigador, por más pequeña que sea. Esto da paso a que los resultados se apoyen obligatoriamente en teorías sustentadas, con el fin de que el nivel de influencia sea mínimo.

Diseño

El diseño de la investigación es no experimental, porque su prioridad es la observación de las variables y no la creación de condiciones o situaciones nuevas para estudiarlas. Según Arias y Covinos (2021), se observa al fenómeno en su ambiente natural, y a los participantes se los evalúa en un contexto que no está alterado o modificado. El mismo autor sostiene que no existen tareas aleatorias, grupos control o manipulación de variables, ya que este modelo utiliza la observación como herramienta principal. Es decir, no se busca influir de ninguna manera sobre la población o los fenómenos de medición.

En este proyecto se justifica dicho diseño porque en el proceso de recopilación de datos, no existió ninguna influencia intencional sobre las variables y se mantuvo la naturalidad del ambiente donde se levantó la información. Esto permitió que el investigador se centre en la observación de las variables, en situaciones que ya existen para poder llegar a conclusiones sobre su propia naturaleza.

Enfoque

El enfoque utilizado en esta investigación fue cuantitativo. Este busca comprobar información a través de la medición numérica y el análisis estadístico. Etimológicamente, el término cuantitativo se deriva del latín *quantitas*, que significa conteos numéricos y métodos matemáticos (Hernández-Sampieri, 2018). En el enfoque cuantitativo, se levantan datos por medio de instrumentos validados, con el fin de cuantificar, codificar, tabular e interpretar los resultados. A su vez, el enfoque se fundamenta en un esquema hipotético deductivo porque pretende generalizar los hallazgos a través de muestras estadísticamente significativas. Es una forma confiable de conocer la realidad donde se emplea un proceso cuidadoso que sigue ciertas reglas e instrumentos estandarizados (Vega *et al.*, 2014). Para finalizar, se debe añadir que este enfoque es uno de los más utilizados en las ciencias de la salud, por su validez y funcionalidad.

El proyecto de investigación cumple con todas las características del enfoque. Este se rige a una serie de pasos ordenados con un carácter secuencial. En primer lugar, se obtuvo información a través de instrumentos validados que fueron aplicados en una población seleccionada, con el fin de cuantificar los resultados. La información fue procesada y luego interpretada con un paquete estadístico. Gracias a la medición numérica y al análisis estadístico, se comprobó la hipótesis que se planteó al principio de la investigación, que es una de las características principales de este enfoque.

Alcance

Esta investigación trabaja con un alcance descriptivo y correlacional. Para empezar, el alcance descriptivo hace referencia a estudios donde se atribuyen características a la variable y su relación con la población. Según Driessnack, Sousa y Costa (2007): “el investigador observa, describe y fundamenta varios aspectos del fenómeno. No existe la manipulación de variables o la intención de búsqueda de la causa- efecto con relación al fenómeno”. (p. 3) En este sentido, el investigador busca generar conocimiento teórico a través del levantamiento de la información que realiza a partir de la observación y medición de la realidad.

Por otro lado, el proyecto de investigación también tiene un alcance correlacional. Este surge de la necesidad de plantear una hipótesis que establezca una relación entre dos variables (Ramos, 2020). Para esta investigación, se analiza la relación de dos variables que corresponden a los estilos de conducción y dimensiones de personalidad. Para utilizar este alcance, se sigue una serie de pasos de acuerdo con el autor antes mencionado. Este establece que, para calcular el grado de asociación entre variables, primero se mide cada una de estas, para después cuantificar, analizar y generar una relación. Es decir, las correlaciones se someten a una prueba estadística. El objetivo es conocer el comportamiento de una variable al analizar el comportamiento de otras variables vinculadas.

En relación con lo anterior, se busca que estos dos tipos de alcance trabajen para la obtención de resultados dentro del proyecto. Por un lado, el alcance descriptivo busca especificar las variables para dar a conocer las propiedades y características conceptuales. Por otro lado, el alcance correlacional es utilizado para conocer el nivel de asociación o dependencia entre ambas variables o, también, presentarse el caso donde las variables no se relacionen. Este último alcance tiene relación directa con lo que busca la hipótesis de investigación, que es conocer la relación entre las dimensiones de la personalidad y los estilos de conducción.

Dentro del corte temporal, se emplea el corte transversal, también conocido como transeccional, que se enfoca en recopilar datos en un único momento. Según Cortés e Iglesias (2004), el corte transversal hace referencia a la recopilación de datos en un solo momento. En este caso, el objetivo es relacionar las variables de estudio a través de la recopilación de datos, los cuales se recogieron en un único periodo de tiempo. En la presente investigación, se recopiló datos a través de los instrumentos en una sola ocasión para su posterior análisis.

Los diseños transversales, según Rodríguez y Mendivelso (2018), “suelen incluir en la investigación a los participantes en un momento determinado (medición simultánea) y en este tipo de diseño, el investigador NO (sic) realiza ningún tipo

de intervención (interferencia)” (p. 142). En este caso, el investigador aplicó los cuestionarios en varios grupos de aproximadamente 15 personas, durante un único periodo para posteriormente analizar los resultados.

2.2 Técnicas e Instrumentos

Para la recolección de datos, es importante una adecuada selección de técnicas e instrumentos estandarizados. Con la ayuda de estos, los datos se obtienen a través de la observación, medición y documentación de información. Para esta investigación, se seleccionaron instrumentos confiables, con resultados positivos en estudios anteriores que sirven para generar conocimiento actual. Además, la investigación cuenta con la técnica de la observación científica y la técnica psicométrica, que tiene relación directa con el método científico. Las técnicas utilizadas en la presente investigación se escogen en base al enfoque cuantitativo. Estas dos técnicas apuntan al cumplimiento de objetivos planteados y permiten recolectar información para la interpretación de los resultados.

Técnica de la Observación

La observación permite que el investigador identifique características y elementos importantes del fenómeno de estudio. De acuerdo con Campos y Lule (2012):

La observación es la forma más sistematizada y lógica para el registro visual y verificable de lo que se pretende conocer; es decir, captar de manera objetiva lo que ocurre en el mundo real, ya sea para describirlo, analizarlo o explicarlo desde una perspectiva científica; a diferencia de lo que ocurre en el mundo empírico, en el cual el hombre en común utiliza el dato o la información observada de manera práctica para resolver problemas o satisfacer sus necesidades. (p. 49)

La observación es necesaria para poder crear una hipótesis a partir del reconocimiento de ciertos aspectos y fenómenos de la realidad; en este caso, para establecer el grupo de estudio, el contexto y situación problemática.

Técnica Psicométrica

Así mismo, la técnica psicométrica es muy importante en estudios cuantitativos y correlacionales. La psicometría se utiliza en varios campos de la investigación y se enfoca en la recolección de información de manera objetiva y eficaz. Según Aragón (2015), las técnicas psicométricas son evaluaciones que permiten al psicólogo medir, evaluar y diagnosticar atributos psicológicos. Esta técnica se combina con técnicas de observación y encuesta, que se utilizan en este tipo de estudios. Además, siempre se busca aplicar esta técnica por su nivel de estandarización y estructuración. La ventaja es que le da la libertad al participante de seleccionar sus propias respuestas y permite al investigador conocer aspectos individuales que luego se pueden generalizar con toda la muestra para revelar resultados significativos.

Dentro de la investigación actual, todas las técnicas son necesarias para sacar provecho a las variables de estudio; tanto la observación, para elegir un contexto y participantes según la situación problemática y la psicometría, que permite conocer muchos aspectos internos del participante a través de la aplicación de dos instrumentos. Para este estudio, se emplea el Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción (MDSI- Ch) (González, 2017) y el Cuestionario Big Five (B. F. Q) (Bermúdez, 2007), con el objetivo de analizar las variables en la población seleccionada. Todo esto permite que el investigador cumpla los objetivos planteados al inicio de la investigación.

Instrumentos

Dentro de la investigación, se utiliza la ficha sociodemográfica para recopilar información personal relevante. A su vez, se utiliza también el Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción (MDSI-Ch), que busca medir la dimensión de los seis estilos y, por último, el Cuestionario Big Five (B. F. Q), que de igual forma pretende evaluar las dimensiones de personalidad en los participantes. A esto se suma el consentimiento informado como un requisito ético para la investigación.

Ficha Sociodemográfica Ad Hoc

Se utiliza esta herramienta para recopilar datos personales del participante. Esta comprende variables como edad, género, estado civil, entre otros. La ficha sociodemográfica contiene preguntas que su mayoría son cerradas. Según Cassaretto, Martínez y Tavera (2020), es un instrumento que recopila información útil para ofrecer una visión más profunda y detallada de los hechos demográficos. En este proyecto se optó por elaborar la ficha en base a las recomendaciones de los instrumentos.

Cuestionario Big Five (B.F.Q)

El instrumento que se empleó para la variable de dimensiones de la personalidad fue el cuestionario *Big Five* (B.Q.F), creado por Caprara, Barbaranelli y Borgogni, en el año 1997 y adaptado al español por Bermúdez (2007). El objetivo principal del instrumento es evaluar cinco dimensiones de la personalidad para armar un perfil de cada evaluado. El *Big Five* posibilita la aplicación tanto individual como colectiva y su duración oscila entre 30 a 45 minutos. Está compuesto por 132 ítems, donde 12 de ellos son parte de la escala de Distorsión (D), que se detalla más adelante.

El formato de la prueba cuenta con 132 afirmaciones, donde la mitad de ellas se formulan en sentido afirmativo y, por consecuencia, la segunda mitad en sentido negativo, con el fin de controlar el sesgo. A continuación, las formas de respuesta:

Tabla 1. Opciones de Respuesta del Big Five (B.F.Q)

Numero de Respuesta	Opciones de Respuesta
1	Completamente falso para mí
2	Bastante falso para mí
3	Ni verdadero ni falso
4	Bastante verdadero para mí
5	Completamente verdadero para mí

Fuente: Elaboración Propia

Como se observa en la tabla, las opciones de respuesta van en una escala Likert de cinco opciones, donde 1 representa completamente falso y 5 completamente verdadero. El evaluado debe leer cada afirmación y responder con el número que se ajuste a su realidad. Esto permite conocer las características y atributos de cada dimensión y subdimensión, con el fin de armar perfiles de personalidad.

En relación con las propiedades psicométricas, el instrumento siempre posee validez y fiabilidad. Según Alpizar (2019), existen varios tipos de fiabilidad y diferentes métodos para su obtención. En este caso, la prueba toma en cuenta dos aspectos, que son la consistencia interna apreciada con el coeficiente alfa de Cronbach y la consistencia interna tipo dos mitades. Además, la prueba utiliza preguntas control para evitar el sesgo de respuesta y, aparte de las cinco escalas principales, contiene una escala de Distorsión (D), que proporciona información sobre perfiles falseados como se ve a continuación:

Tabla 2. Escala de distorsión del Big Five (B.F.Q)

Puntajes	Equivalencia	Interpretación
T inferior a 35	Puntuación Muy Baja	Sujeto que ofrece o tiene de sí mismo una imagen fuertemente negativa
T entre 35 y 45	Puntuación Baja	Sujeto con cierto sesgo negativo, autocrítico
T entre 45 y 55	Puntuación Promedio	Perfil libre de sesgo positivo o negativo
T entre 55 y 65	Puntuación Alta	Sujeto con cierto sesgo positivo, que intenta negar defectos personales
T superior a 65	Puntuación Muy Alta	Sujeto que intenta dar una imagen de sí mismo desproporcionadamente favorable

Fuente: Adaptado de Caprara y otros (2007)

La escala de distorsión es uno de los recursos que se utiliza para obtener más control de fiabilidad en la prueba. Esta permite observar si los resultados arrojan sesgos ya sean negativos o positivos de un evaluado. De manera adicional, el instrumento es válido y confiable, ya que su alfa de Cronbach va de 0,73 a 0,87, que equivale a una consistencia interna moderada y satisfactoria (Caprara *et al.*, 2007). En cuanto a adaptaciones en el contexto ecuatoriano y latinoamericano, Mosquera (2013), realizó una validación con una muestra de 101 empleados del sector público. El alfa de Cronbach de cada dimensión se especifica a continuación:

Tabla 3. Confiabilidad de cada dimensión y subdimensión del Big Five (B.F.Q) en un estudio ecuatoriano

DIMENSIONES	ALFA
Energía (E)	0,94
Afabilidad (A)	0,94
Tesón (T)	0,95
Estabilidad Emocional (EE)	0,94
Apertura Mental (AM)	0,95
Promedio Subdimensiones	0,93

Fuente: Adaptado de Mosquera (2013)

De esta manera, se concluye que la prueba posee una confiabilidad adecuada tanto de las dimensiones principales como secundarias, y es posible aplicar este instrumento en la población de la presente investigación, por su adaptación al contexto.

MDSI - Multidimensional Driving Style Inventory

Para evaluar la segunda variable sobre estilos de conducción, se utilizó el MDSI-Ch *Multidimensional Driving Style Inventory* creado por Taubman-Ben-Ari, Mikulincer y Gillath, en el año 2004. Sin embargo, para esta investigación se utilizó el instrumento adaptado en el contexto chileno por Gonzales en el 2017. Este instrumento es multidimensional y tiene como objetivo la evaluación de los diferentes estilos de los estilos de conducción (Poó, Taubman-Ben-Ari, Ledesma, Díaz-Lázaro, 2014). El MDSI se puede aplicar de forma colectiva e individual y su aplicación toma alrededor de 10 a 15 minutos. Está compuesto de 28 ítems, que son anunciados sobre la forma de conducción. Para responder existe una escala Likert del 1 al 5 que se ve a continuación:

Tabla 4. Opciones de Respuesta del Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción (MDSI - Ch)

Numero de Respuesta	Opciones de Respuesta
1	No me Identifico
2	Me identifico levemente
3	Me identifico moderadamente
4	Me identifico frecuentemente
5	Me identifico completamente

Fuente: Elaboración Propia

Como se observa en la tabla, la escala Likert corresponde a cinco opciones unipolares, que van desde “no me identifico” hasta “me identifico completamente”. Según Gonzáles (2017), se evita el uso de número para no

confundir al evaluado en extremos positivos o negativos de la afirmación. El instrumento mide seis estilos de conducción y cada estilo con sus ítems correspondientes. En cuanto a su calificación, según González (2017), el puntaje se obtiene de la suma las respuestas de los sujetos en cada una de las seis categorías, y luego se divide ese valor por la longitud de la escala, es decir, la cantidad de ítems. Se debe tomar en cuenta que el resultado siempre serán números del 1 al 5.

Tabla 5. Estilos de conducción y clasificación de ítems (MDSI -Ch)

Estilos	Número de ítems	Característica
Agresivo	1,2,4,5,23	Conductas y sentimientos como: falta de paciencia, enojo, ira y conductas hostiles hacia otros conductores.
Disociativo	8,16,17,18,19	Frecuentes distracciones, que generalmente, lleva a que cometen diversos errores al conducir, ejemplo iniciar en tercera, luces prendidas cuando el auto está apagado.
Ansioso	6,7,9	Denotan signos de ansiedad, autopercepción de incapacidad para conducir y sensaciones de estrés.
De riesgo y alta velocidad	3,20,21,22	caracterizado por comportamientos de conducción al límite de velocidad y por conducción peligrosa, búsqueda de sensaciones y riesgo al conducir
Prudente	10,11,12,13,14,15	conductas de prevención, cordialidad hacia otros conductores y conducción apegada a la normativa de tránsito
Reducción de estrés	24,25,26,27,28	constituyen un grupo de conductores con tendencia a realizar actividades relajantes mientras conducen. Por ejemplo, escuchar música o realizar ejercicios de relajación

Fuente: Adaptado de Poó, Taubman-Ben-Ari, Ledesma, Díaz-Lázaro (2014)

El MDSI cuenta con una validez de contenido a través de un análisis factorial exploratorio. En cuanto a los factores internos, la confiabilidad es de $\alpha = 0,73$ para el estilo de conducción agresivo (AGR), $\alpha = 0.72$ para el estilo de conducción disociativo (DIS), $\alpha = 0.67$ para el estilo de conducción prudente (PRU), $\alpha = 0.69$ para el estilo de conducción de alta velocidad (AV), $\alpha = 0.70$ para el estilo de conducción ansioso (ANS) y $\alpha = 0.63$ para el estilo de conducción de reducción de estrés (RES). De esta manera, se concluye que la prueba posee una confiabilidad adecuada en cada escala de estilo de conducción y es posible aplicar este instrumento en la población de la presente investigación.

2.3 Participantes de la Investigación

La población hace referencia a un conjunto de individuos con características en común y con posible acceso para el investigador. Es la población la cual permiten alcanzar los objetivos iniciales y comprobar la hipótesis. Por lo que, de acuerdo con Arias y otros (2016), la elección de la población es clave para la obtención de buenos resultados. La presente investigación toma una población compuesta por 113 estudiantes de una escuela de conducción privada de la ciudad de Ambato, cuya edad oscila entre 18 y 54 años, de ambos sexos, provenientes de varios cantones de la provincia de Tungurahua, que se inscriben en el curso para obtener la licencia tipo B y están cerca de terminar el curso.

Con respecto a los criterios de inclusión, se toma en cuenta la carta de consentimiento informado como requisito legal para utilizar los resultados en la presente investigación. Es importante que los evaluados autoricen de forma voluntaria que sus datos se utilicen para los fines investigativos, por lo que aquellos que no accedieron, fueron excluidos. Otro de los criterios fue que aquellas personas que recién empiezan el curso sean excluidas; solo se tomó en cuenta a aquellas personas que estaban cerca de terminar las clases de conducción, tanto teóricas como prácticas. A su vez, se consideró a aquellas personas que pretendían la licencia de autos tipo B, por lo que los que pretendían la licencia tipo A, quedaron excluidos. Es así como quedaron establecidos los criterios a través de los cuales se incluyó a los participantes en el proceso de evaluación para el proyecto.

Caracterización de la Población

En la presente investigación se detallan las variables sociodemográficas, mismas que se agrupan en tres tablas; variables personales, variables de hábitos y variables de conducción. Los valores se detallan a continuación:

VARIABLES PERSONALES

En cuanto a las variables personales, se encuentran un conjunto de atributos de los participantes, donde se agrupan edad, género, estado civil, zona de procedencia, nivel de instrucción, situación económica y si tiene hijos. En este análisis estadístico, existen variables nominales, ordinales y escalares. Para las variables nominales y ordinales se toma en cuenta la frecuencia, porcentaje, porcentaje válido y acumulado. En el caso de las variables escalares, como es la edad, se utiliza el mínimo, máximo, media y desviación estándar. Todos estos datos se presentan a continuación:

Tabla 6. Análisis Estadístico de variables personales

Variables	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Edad en años	18	54	22,11	5,72
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Género				
Masculino	57	50,4	50,4	50,4
Femenino	56	49,6	49,6	100,0
Estado civil				
Soltero(a)	96	85,0	85,0	85,0
Unión libre	4	3,5	3,5	88,5
Casado	12	10,6	10,6	99,1
Divorciado	1	0,9	0,9	100,0
Zona de procedencia				
Rural	37	32,7	32,7	32,7
Urbana	76	67,3	67,3	100,0
A qué cantón pertenece				
Ambato	101	89,4	89,4	89,4
Patate	1	0,9	0,9	90,3
Quero	1	0,9	0,9	91,2
Cevallos	3	2,7	2,7	93,8
Mocha	1	0,9	0,9	94,7
Tisaleo	6	5,3	5,3	100,0
Nivel de Instrucción				
Primaria	1	0,9	0,9	0,9
Bachillerato	45	39,8	39,8	40,7
Estudios Técnicos	7	6,2	6,2	46,9
Universidad	59	52,2	52,2	99,1
Cuarto Nivel	1	0,9	0,9	100,0
Situación Económica				
A (Alto)	3	2,7	2,7	2,7
B+ (Medio Alto)	16	14,2	14,2	16,8
C+ (Medio Típico)	77	68,1	68,1	85,0
C- (Medio Bajo)	14	12,4	12,4	97,3
D (Bajo)	3	2,7	2,7	100,0
Tiene Hijos				
Sí	15	13,3	13,3	13,3
No	98	86,7	86,7	100,0

Fuente: n = 113 observaciones

Para empezar, la variable edad indica un mínimo de 18 años y un máximo de 54 años; la media es 22,11 y la desviación estándar es de 5,72, que resulta una

edad adecuada para analizar los datos. En cuanto a la variable de género, se observa una igualdad de participación entre masculino y femenino. Esto beneficia a la investigación, ya que el 50,4 % pertenece al género masculino, mientras que el 49,6 % pertenece al género femenino. En cuanto al estado civil, el mayor porcentaje corresponde a participantes solteros con el 85,0 %, seguido de un 10,6 % de participantes casados, un 3,5% de participantes en unión libre y, por último, un 0,9% de participantes divorciados.

Con relación a la zona de procedencia, el 67,3% se ubica en el sector urbano y el 32,7% se ubica en la zona rural. En cuanto a los cantones de Tungurahua, existe un alto porcentaje que pertenece al cantón Ambato con un 89,4%, seguido de un 5,3% de participantes de Tisaleo, un 2,7% que se ubica en el cantón Cevallos y 0,9% en los cantones Patate, Quero y Mocha. Es de esperarse una diferencia significativa en los porcentajes de esta categoría, puesto que Ambato es la capital de la provincia y donde se registra mayor número de habitantes.

En cuanto al nivel de instrucción, el mayor porcentaje corresponde al 52,2% de participantes con un nivel de instrucción universitaria. Le sigue un 39,8% en instrucción de bachillerato, un 6,2% de participantes con instrucción en estudios técnicos y, finalmente, un 0,9% en instrucción primaria y estudios de cuarto nivel. Con relación a la situación económica, el mayor porcentaje es de 68,1%, que corresponde a la categoría C+ (medio típico). Le sigue la categoría B+ (medio alto) con un 14,2 %, luego la categoría C- (medio bajo) con un 12, 4%, la categoría A+ (alto) con un 2,7% y D- (bajo), también con un 2,7%. Por último, en la pregunta de tener o no hijos, el 86,7% mencionó no tenerlos y el 13,3%, en su defecto, mencionó sí tenerlos.

Variables de Hábitos de Salud

En cuanto a las variables de hábitos, se detallan varias prácticas de los participantes, donde se encuentra el consumo de tabaco, consumo de alcohol y las horas que duerme. En este análisis estadístico solo existen variables nominales y ordinales; en este caso, para las variables nominales y ordinales se

toma en cuenta la frecuencia, porcentaje, porcentaje válido y acumulado. Todos estos datos se presentan a continuación:

Tabla 7. Análisis Estadístico de variables de hábitos

Variables	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Consumo de Tabaco				
Nuca	84	74,3	74,3	74,3
Una vez al mes	20	17,7	17,7	92,0
Una o dos veces a la semana	7	6,2	6,2	98,2
Tres o más veces a la semana	1	0,9	0,9	99,1
Todos los días	1	0,9	0,9	100,0
Consumo Alcohol				
Nuca	46	40,7	40,7	40,7
Una vez al mes	60	53,1	53,1	93,8
Una o dos veces a la semana	5	4,4	4,4	98,2
Tres o más veces a la semana	1	0,9	0,9	99,1
Todos los días	1	0,9	0,9	100,0
Horas que duerme				
Menos de 4 horas	2	1,8	1,8	1,8
De 4 a 6 horas	32	28,3	28,3	30,1
De 6 a 8 horas	70	61,9	61,9	92,0
Más de 8 horas	9	8,0	8,0	100,0

Fuente: n = 113 observaciones

Respecto a la variable de consumo de tabaco, el 74,3% refiere no consumirlo, el 17,7% consumen una vez al mes, seguido del 6,2% que consume una o dos veces por semana, 0,9% en un consumo de tres o más veces a la semana, y el mismo resultado en personas con consumo diario de tabaco. Con relación al consumo de alcohol, el 53,1% corresponde a personas que consumen una vez al mes, seguido de un 40,7% de personas que nunca consumen, un 4,4% que corresponde al consumo de una o dos veces a la semana y 0,9% tres o más veces a la semana y todos los días.

A propósito de la higiene del sueño en la población, se encontró que un 61,9% duerme de 6 a 8 horas, un 28,3% refiere dormir de 4 a 6 horas, seguido de un 8,0% que descansa más de 8 horas y por último el 1,8% refiere dormir menos de 4 horas. Según Román (2015), la higiene del sueño es uno de los factores más importantes en la prevención de accidentes automovilísticos. Tener un sueño reparador disminuye los riesgos viales.

Variable de Conducción

En cuanto a la variable de conducción, existe una única pregunta sobre autopercepción. En este apartado se pide a los participantes que seleccionen un estilo de conducción que ellos perciban de sí mismos. En esta categoría no se consideraron más variables debido al poco nivel de experiencia que existe en la acción de conducir.

Tabla 8. Análisis Estadístico de variables de conducción

<i>Variables</i>	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
<i>Tipo de conductor</i>				
Prudente	45	39,8	39,8	39,8
Alta Velocidad	8	7,1	7,1	46,9
Ansioso	12	10,6	10,6	57,5
Distraído	11	9,7	9,7	67,3
Reducción de estrés	37	32,7	32,7	100,0

Fuente: n = 113 observaciones

Respecto a la variable de autopercepción de los estilos de conducción, el 39,8% refiere tener un estilo de conducción prudente, seguido de un 32,7% con estilo de conducción de reducción de estrés, 10,6% que manifiesta que su estilo de conducción es ansioso, un 9,7% que representa un estilo de conducción distraído y, por último, el 7,1% representa un estilo de conducción de alta velocidad. En varios estudios, se encontró que es usual que exista sesgo de deseabilidad social. La conducción prudente es la única que se asocia negativamente con choques y multas de tránsito (Taubman-Ben-Ari, 2004).

Procedimiento y Análisis de la Investigación

Para realizar esta investigación, se siguió una serie de pasos que permitieron la elaboración del proyecto. Para empezar, se buscó en bases de datos varias investigaciones de donde se escogieron una lista de variables de interés que podrían relacionarse; de todas estas, se seleccionaron dos. Posteriormente, se escogió la población con la que se trabajó y de esta forma nació el título del estudio. Para evaluar ambas variables, se tomaron en cuenta dos instrumentos, que fueron el Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción (MDSI-Ch) y

el Cuestionario *Big Five* (BFQ). Además de ello, se realizó una ficha sociodemográfica Ad Hoc, para la recolección de datos personales importantes.

Para iniciar, se realizó una revisión de la teoría y se recolectó información con el fin de crear el marco teórico; en este paso, se redactaron conceptos importantes, características, antecedentes y atributos de cada una de las variables, con títulos y subtítulos. Para este paso, se utilizaron diversas fuentes, como libros de la biblioteca de la universidad, revisiones en el repositorio de universidades de varios países, e investigaciones en bases de datos como Redalyc, Scielo, Dialnet, Google Académico, Research Gate, entre otros. Se tomaron en cuenta investigaciones en otros idiomas como inglés y así se elaboró el primer capítulo que representa el marco teórico.

Para el segundo capítulo que corresponde al marco metodológico, se redactó el paradigma, enfoque, diseño, alcance y corte que se utilizó en la investigación. Así mismo, la descripción de los instrumentos con sus propiedades psicométricas y las técnicas empleadas. También se redactaron las características de la población seleccionada, con los respectivos criterios de inclusión y exclusión. Se detallaron elementos como la carta de consentimiento informado, la ficha sociodemográfica y la transcripción de cada instrumento. Estos anexos fueron impresos, agrupados y grapados para su posterior aplicación de forma presencial en una escuela de conducción privada de la ciudad de Ambato.

Antes de empezar la fase de aplicación, se realizó un oficio a la secretaría de la escuela de psicología para solicitar autorización y una solicitud formal, con lo que se inició esta fase. Una vez redactada la solicitud, se entregó el documento a las autoridades de la institución seleccionada, que en este caso fue una escuela de conducción privada. Una vez aprobado, se realizó un itinerario en conjunto con los horarios de disponibilidad del investigador y de la institución y se inició el proceso de levantamiento de información.

Para la fase del análisis de los resultados obtenidos durante la investigación, se utilizó el Sistema Estadístico (SPSS) versión 25. De acuerdo con Bausela (2005),

este sistema busca hacer un tratamiento a los datos a través del análisis estadístico que brinda. Este se adapta al enfoque cuantitativo, por lo que permite realizar un análisis de los mismo. En primer lugar, se realizó en análisis de las variables sociodemográficas y, en segundo lugar, el análisis descriptivo y correlacional de las dos variables. Por lo tanto, este instrumento de análisis es idóneo, dado que los alcances que se persiguen son descriptivos y correlacionales. Este instrumento permitió completar datos del marco metodológico y elaborar el capítulo de análisis de resultados. Para finalizar, se escribieron las conclusiones, recomendaciones y resumen del proyecto con toda la información recogida.

CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Análisis Descriptivo de los Instrumentos

En este apartado se detallan los resultados encontrados tanto del análisis descriptivo y correlacional de cada una de las variables, con sus respectivos instrumentos; Cuestionario Big Five e Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción. Todo esto se consigue después del levantamiento de información y procesamiento de datos en la población seleccionada.

Análisis Descriptivo del Big Five

Para el estudio de la primera variable, se empleó el cuestionario *Big Five*, en este primer apartado, se estudian las cinco principales dimensiones del instrumento: Energía, Afabilidad, Tesón, Estabilidad Emocional, Apertura a la Experiencia y la escala de Distorsión, todo ello en una muestra de 113. A continuación, los datos estadísticos: máximo, mínimo, media y desviación estándar se muestran en la Tabla 10:

Tabla 10. Análisis Descriptivo del Cuestionario Big Five

<i>Dimensiones principales</i>	Mínimo	Máximo	Media	Desv. Estándar.
Energía	34	73	53,10	8,908
Afabilidad	27	73	46,56	8,910
Tesón	27	73	54,25	9,163
Estabilidad Emocional	27	73	48,94	8,610
Apertura a la Experiencia	27	69	46,13	8,702
Distorsión	27	73	51,64	14,298

Fuente: 113 observaciones

Como se observa en el análisis descriptivo, existen cinco dimensiones principales de la personalidad. La primera dimensión es energía (E), que arrojó un mínimo de 34, un máximo de 73, una media de 53,10 y una desviación estándar de 8,908, lo que indica que los participantes están en un rango promedio, que según el manual va desde 46 a 54 (Bermúdez, 1995). La segunda dimensión es afabilidad (A), obtuvo un mínimo de 27 y un máximo de 73 en sus respuestas, con una media de 46,56 y una desviación estándar de 8,910, que indica estar en el rango promedio. La tercera dimensión es tesón (T), con un mínimo de 27, un máximo de 73, una media de 54,25 y una desviación estándar

de 9,163, que indica que sus respuestas están dentro del promedio, es decir en un rango alto.

La cuarta dimensión es estabilidad emocional (EE), con un mínimo de 27, un máximo de 73, una media de 48,94 y una desviación estándar de 8,610. La quinta dimensión es apertura a la experiencia (AA), que arrojó un mínimo de 27, un máximo de 69, una media de 46,13 y una desviación estándar de 8,702, lo cual indica que está en el rango de promedio de respuestas. Por último, la escala de distorsión (D), indica un mínimo de 27, máximo de 73, una media de 51,64 y una desviación estándar de 14,298.

Tabla 11. Análisis Descriptivo del Cuestionario Big Five

Sub- dimensiones	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Dinamismo	29	73	48,99	8,940
Dominancia	32	73	56,18	9,136
Cooperación	32	73	47,12	9,081
Cordialidad	27	71	47,54	9,287
Escrupulosidad	34	73	54,22	8,726
Perseverancia	29	73	52,62	9,657
Control de Emociones	27	73	49,00	8,620
Control de Impulsos	29	73	49,25	8,840
Apertura a la cultura	27	68	44,70	8,771
Apertura a la experiencia	27	71	48,99	8,458

Fuente: 113 observaciones

En cuanto a la tabla 11, se aprecia el análisis descriptivo de las sub- dimensiones del cuestionario *Big Five*, el dinamismo arrojó un mínimo de 29, un máximo de 73, una media de 48,99, que entra en un rango promedio y una desviación estándar de 8,940, la dominancia, obtuvo un mínimo de 32 y un máximo de 73 en sus respuestas, con una media de 56,18 y una desviación estándar de 9,136, que corresponde a un rango alto, donde sus rangos van de 56 a 64, las dos primeras sub- dimensiones se derivan de la dimensión energía (E). La tercera y cuarta sub- dimensión se derivan de la dimensión afabilidad (A), la cooperación, con un mínimo de 27, un máximo de 73, una media de 47,12 y una desviación estándar de 9,08 y la cordialidad con un mínimo de 27, un máximo de 71, una media de 47,54 y una desviación estándar de 9,287, ambas sub- dimensiones correspondientes al rango promedio.

Ahora bien, la escrupulosidad arrojó un mínimo de 34, un máximo de 73, una media de 54,22, que indica que está en un rango alto de respuestas y una desviación estándar de 8,726. La perseverancia obtuvo un mínimo de 29, un máximo de 73, una media de 52,62 y desviación estándar de 9,657, estas dos sub- dimensiones se derivan de la dimensión tesón (T) y sus respuestas están en el rango promedio. Control de emociones, arrojó un mínimo de 27, un máximo de 73, una media de 49,00 y una desviación estándar de 8,620, en control de impulso se encuentra un mínimo de 29, un máximo de 73, una media de 49,25 y una desviación de 8,840, estas dos últimas son parte de la dimensión de estabilidad emocional (EE) y están en un rango promedio de respuesta. Por último, en apertura a la cultura con un mínimo de 27, máximo de 68, media de 44,70 que corresponde a un rango bajo y una desviación estándar de 8,771 y en apertura a la experiencia, un mínimo de 27, máximo de 71, media de 48,99 y desviación estándar de 8,458, que corresponde a un rango normal, estas dos últimas forman parte de la dimensión de apertura a la experiencia (AE),

Análisis Descriptivo del MDSI

Para el estudio de la segunda variable, se empleó el cuestionario Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción (MDSI -Ch) donde se estudian las cinco principales dimensiones del instrumento: Estilo de conducción agresivo, disociativo, ansioso, de alta velocidad, prudente y de reducción de estrés, en una muestra de 113. A continuación, los datos estadísticos: máximo, mínimo, media y desviación estándar se muestran en la Tabla 12:

Tabla 12. Análisis Descriptivo del Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción

Variables	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Estilo de Conducción Agresivo	1	3	1,72	0,468
Estilo de Conducción Disociativo	1	4	2,27	0,660
Estilo de Conducción Ansioso	1	4	2,20	0,816
Estilo de Conducción de Alta Velocidad	1	4	2,21	0,703
Estilo de Conducción Prudente	2	5	3,80	0,668
Estilo de Conducción de Reducción de Estrés	2	5	3,17	0,829

Fuente: 113 observaciones

Como se observa en el análisis descriptivo, existen seis estilos de conducción vehicular. En este apartado se observa que los mínimos y máximos van de 1 a 5 puntos. Esto ocurre porque el instrumento propone que el puntaje para cada escala se obtiene al sumar las respuestas de los sujetos en los ítems que la componen y luego se divide por el valor de ítems (González, 2017). El primer estilo corresponde a la conducción agresiva, que arrojó un mínimo de 1, un máximo de 3, una media de 1,72, que representa un nivel promedio y una desviación estándar de 0,468. El estilo de conducción disociativo obtuvo un mínimo de 1 y un máximo de 4, con una media de 2,27 y una desviación estándar de 0,660.

El estilo de conducción ansioso, con un mínimo de 1, un máximo de 4, una media de 2,20, que es el segundo menos presente y una desviación estándar de 0,816. El estilo de alta velocidad, con un mínimo de 1, un máximo de 4, una media de 1,21 y una desviación estándar de 0,703. El estilo de conducción prudente arrojó un mínimo de 1, un máximo de 5, una media de 3,80, que representa el estilo más presente en la población y una desviación estándar de 0,668. Por último, el estilo de conducción de reducción de estrés indica un mínimo de 1, máximo de 5, una media de 3,17, que es la segunda más presente en el grupo y una desviación estándar de 0,829.

3.2 Análisis Correlacional

Para este apartado, se analiza la relación obtenida entre las variables; dimensiones de la personalidad y estilos de conducción, se utiliza el coeficiente de correlación de Pearson. Se tomaron en cuenta los siguientes valores para la interpretación: de 0,200 a 0,399, equivale a una correlación baja, de 0,400 a 0,699, moderada y de 0,700 a 0,999 alta. Así mismo, se analizan si las correlaciones son positivas o negativas. A continuación, se presentan las correlaciones existentes entre variables:

Tabla 13. Análisis correlacional entre estilos de conducción y dimensiones de la personalidad

Estilos de Conducción	Dimensiones de la personalidad				
	Energía	Afabilidad	Tesón	Estabilidad Emocional	Apertura a la Experiencia
Estilo Agresivo	-,040	-,372**	-,110	-,082	-,123
Estilo Disociativo	-,131	-,134	-,014	-,230*	,086
Estilo Ansioso	-,149	-,177	,055	-,341**	,255**
Estilo de Alta Velocidad	,107	-,245**	-,039	-,165	-,082
Estilo Prudente	,231*	,239*	,428**	,005	,210*
Estilo de Reducción de Estrés	,199*	,143	,118	-,048	,121

Fuente: n = 113 observaciones

*. La correlación es significativa al nivel 0,05.

**. La correlación es significativa al nivel 0,01.

De acuerdo con lo que se aprecia en la Tabla 13, el estilo agresivo de conducción y la dimensión de afabilidad tienen una correlación baja negativa (-0,372), estadísticamente significativa ($p < 0,01$). Esto mismo se encontró en varias investigaciones, donde se observa que, la tendencia a sufrir ira durante la conducción se relaciona de forma negativa con conductas amables (Hidalgo, 2023). Se deduce que, a mayor agresividad en la conducción, menor será la amabilidad o afabilidad. La escala de agresión mide elementos como: expresiones de irritación e ira y actitudes o acciones hostiles hacia otros usuarios del tránsito (Poó, Ledesma & Montes, 2008). En la investigación de Hidalgo (2023), se encontró que la afabilidad es un elemento predictor significativo y negativo de la agresión a nivel verbal y, positivo en la expresión adaptativa de la conducción.

Ahora bien, entre el estilo disociativo de conducción y la estabilidad emocional, existe una correlación negativa baja (-0,230), estadísticamente significativa ($p < 0,05$). Varias investigaciones encontraron que, la inestabilidad emocional y la irritabilidad está más presente en personas con dificultad para prestar atención. Según Poó (2010), el estilo de conducción disociativo produce equivocaciones en el desempeño de las tareas, la mayoría por fallas atencionales que desembocan en irritabilidad. Por ello se puede deducir que, a mayor disociación e inatención, menor estabilidad emocional.

El estilo de conducción ansioso tiene una correlación negativa baja con estabilidad emocional (-0,341; $p < 0,01$) y una correlación positiva baja con apertura a la experiencia (0,255; $p < 0,01$), lo que significa que las personas que presentan tendencia a estar tensos, inseguros, nerviosos y temerosos a la hora de conducir, tienen una predisposición a la inestabilidad y a permanecer en un constante estado de alerta. En algunos estudios, se encontró que el estilo de conducción ansioso se correlaciona de forma positiva con el factor Neuroticismo; un estado de inestabilidad y preocupación permanente, contrario a la dimensión de estabilidad emocional que propone el Big Five. Lo que explica que, a mayor ansiedad, menor estabilidad emocional (Sancho, 2022). Ahora bien, en cuanto a estudios sobre la ansiedad y apertura a la experiencia, se encontró una relación positiva entre la impulsividad y ansiedad con la búsqueda de sensaciones y apertura a nuevas experiencias, este es factor muy común en jóvenes conductores (Bastidas, 2017). También se toma en cuenta que la presente investigación tiene una media corresponde a 22,11 años.

El estilo de conducción de alta velocidad se relaciona de forma negativa con la afabilidad (-0,245; $p < 0,01$). De igual manera, esto se halló en el trabajo de Sancho (2022), donde se evidencia una relación inversa entre el estilo arriesgado de conducción o de alta velocidad y la afabilidad, en otras palabras, a mayor tendencia a conducir a alta velocidad y demostrar signos de apresuramiento, menor tendencia a la amabilidad y preocupación por los demás. Se encontró lo que la teoría propone, es decir, que las tendencias como seguir de cerca a otros conductores, manejar al límite de velocidad, acelerar si un vehículo intenta rebasar, son características que se contraponen a la amabilidad, cordialidad y cooperación.

En cuanto al estilo de conducción prudente, fue el hallazgo más significativo de la investigación, pues se determinaron varias correlaciones con las dimensiones de la personalidad. En primer lugar, existe una correlación positiva y baja, entre las dimensiones; energía (0,231; $p < 0,05$), afabilidad (0,239; $p < 0,05$) y apertura a la experiencia (0,210; $p < 0,05$), también se encontró una correlación positiva moderada del mismo estilo de conducción y la dimensión Tesón (0,428; $p < 0,01$). De acuerdo con Sancho (2022), el estilo de conducción prudente implica una

tendencia a la planificación, solución de problemas en el tránsito y, tendencia a ser cortés al momento de conducir. En otras palabras, es la tendencia de una persona a conducir de forma segura y preventiva; por lo que su correlación positiva empata en la tendencia a la cordialidad y el respeto hacia los demás.

Por último, en cuanto al estilo de conducción de reducción de estrés, no se encontró ninguna correlación con las dimensiones principales del *Big Five*

Tabla 14. *Análisis correlacional entre estilos de conducción y sub- dimensiones de la personalidad*

Estilos de conducción	Sub- Dimensiones de la Personalidad									
	Di	Do	CP	COR	ESC	PER	CE	CI	AP	AC
AGR	-,095	,009	-,305**	-,280**	-,061	-,125	-,038	-,126	-,112	-,085
DIS	-,161	-,057	-,067	-,146	,067	-,107	-,211*	-,183	,106	,025
ANS	-,216*	-,005	-,054	-,218*	,125	-,038	-,334**	-	,252**	,164
AL VEL	,029	,157	-,210*	-,221*	-,043	,012	-,134	,273**	-,176	-,049
PRU	,260**	,160	,278**	,111	,333**	,355**	-,004	,005	,179	,195*
RED ES	,291**	,017	,094	,118	-,036	,219*	,029	-,112	,034	,200*

Fuente: n = 113 observaciones

*. La correlación es significativa al nivel 0,05.

**.. La correlación es significativa al nivel 0,01.

De acuerdo con lo que se aprecia en la Tabla 14, el estilo agresivo de conducción y la subdimensión de cooperación tienen una correlación baja negativa (-0,305), estadísticamente significativa ($p < 0,01$) y una correlación baja negativa de (-0,280), estadísticamente significativa ($p < 0,01$) con cordialidad. En la investigación de Poó y otros (2018), el objetivo principal de los conductores con este estilo de conducción es desplazarse con la menor cantidad de interrupciones, y cuando este se ve frustrado, genera conductas hostiles y agresivas, lo cual se relaciona de forma negativa con conductas como la cooperación y cordialidad. Como ya se mencionó anteriormente, la afabilidad evita las conductas agresivas, por su nivel de empatía, trabajar por los demás, confianza y apertura.

Ahora bien, entre el estilo disociativo de conducción y el control de emociones que forma parte de la dimensión de estabilidad emocional, existe una correlación negativa baja (-0,211), estadísticamente significativa ($p < 0,01$). Varias

investigaciones encontraron que, a menor conciencia emocional, mayor dificultad para concentrarse en una actividad, por lo que hay menor capacidad de hacer estrategias efectivas de regulación emocional durante la conducción (Melchior, 2013). La inatención y la disociación en la conducción predisponen accidentes vehiculares, a mayor inatención y disociación, peor manejo de expresiones emocionales.

El estilo de conducción ansioso tiene varias correlaciones con las subdimensiones de la personalidad. En primer lugar, tiene una correlación negativa baja con el dinamismo (-0,216; $p < 0,05$) que son conductas enérgicas y con facilidad por la interacción, en investigaciones se encontró que la conducción ansiosa es provocada por un miedo irracional a la equivocación (Sánchez, 2017). Por lo que, reduce la capacidad a interactuar con facilidad en el medio vial.

A su vez, tiene una correlación baja negativa con control emocional, que permite un manejo adecuado de experiencias emotivas (-0,334; $p < 0,01$). En un estudio se encontró que gran porcentaje de individuos, tienen miedo a ser vistos, a ser llamados la atención con la bocina y a la crítica, estos elementos predisponen una dificultad por mantener las emociones bajo control (González, 2022). Por último, se halló que, a mayor conducción ansiosa, menor control de impulsos (-0,273; $p < 0,01$). Se encontró que, tanto la inestabilidad emocional y la dificultad para controlar los impulsos aparecen con frecuencia ante el miedo a la crítica de otras personas, y este es un criterio de conducción ansiosa (Cañas & Veloz, 2020).

El estilo de conducción de alta velocidad se relaciona de forma negativa con la cordialidad (-0,210; $p < 0,05$) y con la cooperación (-0,221; $p < 0,05$). El estilo de alta velocidad, también conocido como estilo arriesgado de conducción tiene una relación inversa con las afabilidad, empatía y confianza. Como ya se mencionó, esto se ha encontrado en varios trabajos donde a mayor amabilidad, menor estilo arriesgado de conducción (Sancho, 2022).

En cuanto al estilo de conducción prudente, se determinó varias correlaciones positivas bajas, entre las subdimensiones; dinamismo (0,261; $p < 0,05$), cooperación (0,278; $p < 0,05$), correlación positiva moderada con escrupulosidad (0,333; $p < 0,05$) y perseverancia (0,355; $p < 0,05$). Los estudios indican que, con excepción a la conducción prudente, los demás estilos se asocian positivamente con choques y multas de tránsito (Taubman-Ben-Ari *et al.*, 2004). Según los resultados obtenidos, estilo de conducción prudente permite una tendencia a la interacción sana y responsable con el medio y existe la predisposición a la empatía y afabilidad.

Para finalizar, pese que el estilo de conducción de reducción de estrés, no se relaciona con las dimensiones principales, arroja tres correlaciones bajas positivas con las subdimensiones: Dinamismo (0.291; $p < 0,05$), perseverancia (0.219; $p < 0,01$) y apertura a la cultura (0.200; $p < 0,01$).

CONCLUSIONES

A partir de la revisión teórica, el levantamiento de información y los resultados alcanzados se concluye lo siguiente:

- Sobre la fundamentación teórica, se analiza que la personalidad es una manifestación visible de acciones en un ambiente específico y una organización dinámica que se encuentra en el interior de cada sujeto. Esta influye en los procesos cognitivos, emocionales y conductuales. Por otro lado, se entiende por estilos de conducción a los patrones multidimensionales, que se nutren de la personalidad, actitudes, valoraciones, motivación, toma de decisiones y creencias que se tiene del tránsito. Son los comportamientos habituales de cada sujeto con respecto a la conducción y no dependen de la experiencia.
- Mediante la evaluación del Cuestionario Big Five, se evidenció dentro del análisis descriptivo que la dimensión con más puntaje es el tesón, que indica un mayor grado de organización y motivación en su conducta, orden, sentido del deber y reflexión, por otra parte, la dimensión con menos puntaje fue la apertura a la experiencia por lo que, hay más presencia de convencionalismo, mayor pragmática y dogmatismo, pensamiento con tendencia a lo rígido y poca necesidad de nuevas experiencias.
- En cuanto a los subdimensiones del Big Five, se encontró que la subdimensión con más puntaje es dominancia, que forma parte de la dimensión energía e indica comportamientos de entusiasmo y energía al exterior. El subdimensión con menos puntaje fue la apertura a la cultura, que indica menor predisposición hacia las novedades y experiencias.
- A través del establecimiento de los estilos de conducción, mediante el Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción se encontró que el estilo más presente, es la conducción prudente. Es decir, mayor tendencia a la paciencia, calma, cortesía y obediencia. Es conocido como la conducción sin errores por la ausencia de conductas riesgosas, agresivas y ansiosas. Por otro

lado, el estilo menos presente es el estilo agresivo de conducción, este nace de las conductas motivadas por la irritación, impaciencia y hostilidad.

- De acuerdo con la evolución de autopercepción, el 32,7% de los participantes consideraron emplear un estilo de conducción prudente, esta es la cifra superior, que tiene congruencia con los resultados, ya que, es el estilo de conducción con mayor puntuación.
- Gracias al análisis estadístico, se hallaron varias correlaciones entre las cinco dimensiones principales de personalidad y cinco estilos de conducción. Solo el estilo de reducción de estrés, no se relacionó con ninguna dimensión de la personalidad. Sin embargo, todas las sub- dimensiones de la personalidad, se correlacionaron con todos los estilos de conducción. Las correlaciones encontradas están en un rango de 0,2 y 0,4 y éstas fueron tanto positivas como negativas.
- El hallazgo principal de esta investigación fue que el estilo de conducción prudente tiene correlaciones con varias dimensiones y subdimensiones de la personalidad. En este caso se relaciona positivamente con dimensiones como la energía, afabilidad, tesón y apertura a la experiencia. A su vez, se relaciona de forma positiva con subdimensiones como el dinamismo, cooperación, escrupulosidad y perseverancia.

RECOMENDACIONES

Se realizan recomendaciones a partir de los resultados encontrados, con intención de contribuir con las próximas investigaciones.

- En cuanto al Cuestionario Big Five, se utilizó la adaptación del instrumento al contexto nacional. Sin embargo, el Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción no tiene una adaptación en la población ecuatoriana, por lo que se empleó el cuestionario adaptado a un contexto latinoamericano. Por ello, se recomienda el análisis de las propiedades psicométricas para adaptarlo al contexto del país.
- El MDSI es un cuestionario de autoinforme, por lo que este pudo estar sujeto a sesgos como la deseabilidad social. Se recomienda que en las futuras investigaciones controle el sesgo de deseabilidad social mediante simuladores de manejo y empleo de técnicas de observación dentro de la conducción.
- La mayor limitante de la investigación fue el número de participantes, al estar únicamente conformada por estudiantes de escuelas de conducción, se reduce el alcance, y dificulta la asociación con otros conductores, por lo que se recomienda ampliar los participantes.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia Nacional de Tránsito [ANT] (2022). *Visor de Siniestralidad Nacional*.

Recuperado de <https://www.ant.gob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas/>

Allport, G (1937). *Psicología de la Personalidad*. México: Editorial Paidós.

Allport, G. (1974). *Psicología de la Personalidad* (4ta ed.). Buenos Aires: Editorial Paidós.

Alpizar, J. (2019). *Cuestionario "Big Five" Manual* (3era ed.). España: BFQ.
Recuperado de https://www.academia.edu/8551587/Manual_BFQ

Aragón, L. (2015). *Evaluación Psicológica: Historia, fundamentos teóricos conceptuales y psicometría* (2nda ed.). México: Manual Moderno.

Arias, J., & Covinos, M. (2021). *Diseño y metodología de la investigación*. Arequipa: Editorial EIRL. Recuperado de <http://repositorio.concytec.gob.pe/handle/20.500.12390/2260>

Arias, J., Villacís, M., & Miranda, M. (2016). El protocolo de investigación III: La población de estudio. *Revista Alergia México*, 63(2), 201-206.
doi:10.29262/ram.v63i2.181

- Bastidas, M. (2017). *Factores de la Personalidad y su relación con los estilos de conducción en un grupo de conductores profesionales de carga pesada en Ecuador*. (tesis de pregrado). Quito: Universidad Internacional del Ecuador- UIDE, Ecuador. Recuperado de <https://bit.ly/3IJZGA0>
- Bausela, E. (2005). SPSS: un instrumento de análisis de datos cuantitativos. *Revista de Informática Educativa y Medios Audiovisuales*, 2(4), 62-69. Recuperado de <https://bit.ly/3k8foKM>
- Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Gillath, O. (2004). The multidimensional driving style inventory— construct and validation. *Accident Analysis and Prevention*, 36(1), 323–332.
- Bermúdez, J. (1995). *Manual Cuestionario Big Five- Adaptación al español*. Madrid: Editorial Tea.
- Bermúdez, J., Pérez-García, A., Ruiz, J., Sanjuán, P., y Rueda, B. (2011). *Psicología de la Personalidad*. Madrid: UNED.
- Campos, G., & Lule, N. (2012). La observación. Un método para el estudio de la realidad. *Revista Xihmaj*, 7(13), 45-60. Recuperado de <https://bit.ly/3bhDX Qx>
- Cañas, M., & Veloz, M. (2020). *Rasgos de personalidad y tipos de atención en estudiantes a choferes profesionales*. (tesis de pregrado). Riobamba:

Universidad Nacional de Chimborazo, Ecuador. Recuperado de
<http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/7170>

Caprara, G., Barbaranelli, C., & Borgogni, L. (1997). *Manual del cuestionario Big Five*. México: Editorial Tea.

Carro, P., Hernández, G., Sahagún M., & Villalobos S. (2012). Análisis de la conducción de automóviles en ciudad a partir de indicadores conductuales. *Congreso Nacional de Ciencias del Comportamiento: retos y alcances de la investigación conductual*. Tampico, México: Universidad Autónoma de Tamaulipas.

Cassaretto B., Martínez U., & Tavera, M. (2020). Aproximación a la salud y bienestar en estudiantes universitarios: importancia de las variables sociodemográficas, académicas y conductuales. *Revista de Psicología (PUCP)*, 38(2), 499-528. doi: 10.18800/psico.202002.006

Cloninger, S. (2003). *Teorías de la Personalidad*. (3era ed.). México: Editorial Pearson Educación. S.A. de C.V.

Cortés, M., & Iglesias, M. (2004). *Generalidades de la Metodología de la Investigación*. (1era ed.). México: Universidad Autónoma del Carmen

Cruz, C. (2019). Trabajos de Revisión: Teorías de la personalidad a lo largo de la historia. *Psiquiatría y Salud Mental* 3(4), 119-130. Recuperado de

<https://schilesaludmental.cl/web/wp-content/uploads/2022/06/07.-Teoria-personalidad-a-lo-largo-historia-Cruz.pdf>

Driessnack, M., Sousa, V., & Costa, I. (2007). Revisión de los diseños de investigación relevantes para la enfermería: parte 3: métodos mixtos y múltiples. *Revista Latinoamericana de Enfermagem*, 15(5), 179-182.

Recuperado de http://www.scielo.br/pdf/rlae/v15n5/es_v15n5a24.pdf

Dula, C. & Ballard, M. (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 33(2), 263–282. doi: 10.1111/j.1559-1816.

2003.tb01896.x

Eysenck, H. (1985). Crime and Personality. *Medicolegal Society*, 47(1), 18-32.

doi: 10.1177/002581727904700104

Feist, J., Feist, G., y Roberts, T.-A. (2013). *Teorías de la personalidad* (8va ed.). México, D.F: McGraw Hill Education.

Fuertes, V. (2020), *Personalidad y efectos psicológicos del encarcelamiento en mujeres privadas de la libertad de Ambato*. (tesis de pregrado). Ambato:

Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ambato, Ecuador.

Recuperado de

<https://repositorio.pucesa.edu.ec/handle/123456789/2977>

Fuller, R. (1986). *Reflections on risk homeostasis theory*. Ámsterdam: Elsevier.

González, D. (2017). *Caracterización del estilo de conducción usando el Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción (MDSI)*. (tesis maestría). La Concepción: Universidad de Concepción, Chile.
Recuperado de <http://152.74.17.92/handle/11594/2594>

González, F. (2007). *Instrumentos de evaluación psicológica*. La Habana: Editorial Ciencias Médicas. Recuperado de <https://bit.ly/3ppYHx3>

González, M. (2022). *Relación entre el estilo de afrontamiento y el miedo a conducir*. (tesis de pregrado). Madrid: Universidad Europea Madrid, España. Recuperado de <https://titula.universidadeuropea.com/handle/20.500.12880/2210>

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: Mcgraw Hill.

Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación*. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. México: McGraw-Hill. Recuperado de <https://virtual.cuautitlan.unam.mx/rudics/?p=2612>

Hidalgo, S. (2023). *La relación de los factores de personalidad y la conducción agresiva: los Cinco Grandes y la Tríada Oscura*. (tesis de pregrado).

- Colombia: Universidad Católica de Colombia. Recuperado de <https://actacolombianapsicologia.ucatolica.edu.co/article/view/4319>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos [INEC]. (2022). *Estadísticas de Transporte: Siniestros de tránsito trimestral I y II Trimestre 2022*. INEC. Recuperado de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica
- Izquierdo, D., & Godoy, J. (2002). La personalidad resistente: Una revisión de la conceptualización e investigación sobre la dureza. *Clínica y Salud*, 13(2), 135-162. Recuperado de https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=18061808_5001
- Jung, C. (2008). *Tipos Psicológicos*. Barcelona: EDHASA.
- Ledesma, R., Peltzer, R., & Poó, F. (2008). Análisis de la producción en Psicología del Tránsito mediante PsycINFO (2000-2006). *Revista da Vetor Editora*, 9(1), 11-24. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1676-73142008000100003&lng=pt&tlng=es.
- Ledesma, R., Poó, F., & Montes, S. (2011). Psicología del Tránsito logros y desafíos de la investigación. *Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*. (3)2, 108-119. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4390973>

- Márquez, M., Albores, L., & Estañol. (2003). ¿Qué es el temperamento? El retorno de un concepto ancestral. *Salud Mental*, 26(3), 16- 26.
Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=58232603>
- Martí, M. (1997). Gordon Allport en los orígenes de una psicología moral basada en rasgos de personalidad. *Revista de Historia de la Psicología*. 18(1), 267-278. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=68626>
- Mayor, J., Soler, J. & Tortosa, F. (1987). *Los aspectos motivacionales y emocionales y la actividad de conducción*. Psicología y tráfico. Valencia: Nau Libres.
- Mayorga, M. (2018). *Escuelas de psicología: un breve recorrido por las teorías de la personalidad* (1era ed.). Quito: Centro de Publicaciones Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- McCrae, R., & Costa, P. (1999). *A Five-Factor theory of personality*. In L.A. Pervin & O. P. John (Eds.) New York: Handbook of personality.
- Melchior, F. (2013). *Habilidades de Regulación Emocional y Estilos de Conducción Vehicular*. Conferencia Internacional de la Universidad de Córdoba, España. Recuperado de <http://www.conferencias.unc.edu.ar/index.php/AACC/aacc/paper/viewPaper/914>

- Montes, S., Poó, F., Valle, V., & López, S. (2012). Tendencias Disociativas e Incidentes de Tránsito. *Revista Argentina de Ciencias del Comportamiento*, 4(1), 4-10. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333427356002>
- Montoro, L. (2016). *La Percepción de la seguridad y la percepción del riesgo en el tráfico. Los modelos cognitivo-motivacionales*. (tesis de maestría). Valencia: Universidad de Valencia, España. Recuperado de <https://creandoconciencia.org.ar/enciclopedia/conduccion-racional/riesgo-vial/percepcion-montoro.pdf>
- Mosquera, L. (2013). *Validación del test psicométrico de personalidad Big Five, caso de estudio aplicado en una empresa de servicio del sector Público*. (tesis maestría) Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Quito, Ecuador. Recuperado de <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/3869>
- Naatunen, R., & Summala, H. (1974). A model for the role of motivational factors in drivers' decision-making. *Accident Analysis & Prevention*, 6(3) 243- 261. doi:10.1016/0001-4575(74)90003-7.
- Nesbit, S. M., Conger, J. C., & Conger, A. J. (2007). A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving. *Aggression and Violent Behavior*, (3)12, 156-176.

Palacios, J., Montaña, S., & Gantiva, C. (2009). Teorías de la personalidad. Un análisis histórico del concepto y su medición. *psicología. Avances de la disciplina*, 3(2), 81-107. ¿Recuperado de https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=2972_25531007

Pastor, G., Monteagudo, M.J., & Pollock, D. (1999). Conceptualización y análisis psicológico del error humano en la conducción de vehículos a partir de los desarrollos recientes del modelo de habilidades, reglas y conocimientos. *Anuario de Psicología*, 30(2), 39-64. Recuperado de <https://revistes.ub.edu/index.php/Anuario-psicologia/article/view/8895>

Poó, F. (2010). Comportamiento en la conducción, rasgos de personalidad y riesgo en el tránsito. *Anuario de Proyectos e Informes de Becarios de Investigación*, 7(5), 330- 337. Recuperado de https://www.redalyc.org/articulo_oa?id=58232603

Poó, F. (2014). *Evaluación multidimensional del estilo de conducción. Su relación con variables psicológicas y comportamientos de riesgo*. (tesis de doctorado). Ciudad de la Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina. Recuperado de <http://rpsico.mdp.edu.ar/handle/123456789/73>

Poó, F., & Ledesma, R. (2012). A Study on the Relationship Between Personality and Driving Styles. *Traffic Injury Prevention* 14(1), 346–352. doi:10.1080/15389588.2012.717729

Poó, F., & Ledesma, R., & Montes, S. (2008). Psicología del tránsito: Logros y desafíos de la Investigación. *Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica* 3(2), 108-119. doi: 10.5872/psiencia/3.2.72

Ramírez, J. (2017). Reflexiones sobre los accidentes vehiculares durante la jornada laboral y de los aportes de la psicología. *Salud de los Trabajadores*, 25(1), 82-86. Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=375853771008>

Rammstedt, B. (2007). The 10- Item Big Five Inventory. *Psychological Assessment*. 23(3), 123-322. doi:10.1027/1015-5759.23.3.193

Ramos, C. (2015). Los paradigmas de la investigación científica. *Avances en Psicología*, 23(1), 9-17. doi:10.33539/avpsicol. 2015.v23n1.167

Ramos, C. (2020). Los Alcances de una investigación. *CienciAmerica*. (9)3, 1-5. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7746475>

Robles, B. (2019). Población y muestra. *Pueblo Continente*. 30(1). 245-246. Recuperado de: <https://bit.ly/3vwTEwP>

- Rodríguez, M., & Mendivelso, F. (2018). Diseño de investigación de Corte Transversal. *Revista Médica Sanitas*, 21(3), 141-146. doi:10.26852/01234250.20
- Román, D. (2015). *Integración de un programa de seguridad vial al modelo Ecuador en la Universidad San Francisco de Quito*. (tesis de pregrado). Quito: Universidad San Francisco de Quito, Ecuador. Recuperado de <https://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/4030>
- Sánchez, R., y Ledesma, R. (2007). *Los Cinco Grandes Factores: Cómo entender la personalidad y cómo evaluarla*. (tesis de maestría). Aguascalientes: Universidad Autónoma de Aguascalientes, México. Recuperado de <https://www.academia.edu/36777873>
- Sánchez, S. (2017). Evaluating the effectiveness of a program designed to overcome the fear of driving or amaxophobia. *Securitas Vialis*, 9(13), 35–40. doi:10.1007/s12615-016-9092-z
- Sancho, K. (2022). *Estilos desadaptativos de conducción vehicular y rasgos de la personalidad en conductores de Lima Metropolitana*. (tesis de pregrado). Lima: Universidad San Ignacio de Loyola, Perú. Recuperado de <https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/84866f29-6a82-4e2a-84dd-dcf5cb8c90ba/content>
- Santana, R. (2014). *El Rasgo de personalidad impulsivo y la conducta hostil al conducir en los estudiantes del sindicato de choferes profesionales de*

Izamba de la ciudad de Ambato. (tesis de pregrado). Ambato: Universidad Técnica de Ambato. UTA, Ecuador. Recuperado de <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/handle/123456789/7490>

Sanz, J., Silva, F., & Avia, M. (1999). La evaluación de la personalidad desde el modelo de los "Cinco Grandes" el inventario de Cinco-Factores NEO (NEO-FFI) de Costa y McCrae. *Avances en Evaluación Psicológica* 5(1), 171-234. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3648022>

Schmidt, V. (2010). Las bases biológicas del neuroticismo y la extraversión ¿por qué nos comportamos como lo hacemos? *Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 2(1), 20-25 Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333127086005>

Schmidt, V., Firpo, L., Vion, D., De Costa, M., Casella, L., Cuenya, L., & Pedrón, V. (2010). Modelo Psicobiológico de Personalidad de Eysenck: una historia proyectada hacia el futuro. *Revista Internacional de Psicología*, 11(02), 1–21. Recuperado de <https://www.revistapsicologia.org/index.php/revista/article/view/63/60>

Seelbach, G. (2013). *Teorías de la personalidad* (1era ed.). Tlalneantla, México: Red Tercer Milenio.

Sharkin, B. S (2004). Road Rage: Risk Factors, Assessment, and Intervention Strategies. *Journal of Counseling & Development*, 82(2), 191-198.

Sheldon, W. (1942). *Psicología Constitucional*. New York: Editorial Harpers y Brothers.

Soler, J. & Tortosa, F. (1987). *Psicología y tráfico*. Valencia, España: Editorial Nau Libres.

Suhr, V. (1953). The Cattell 16 P.F. Test as a Prognosticator of Accident Susceptibility. *Proceedings of the Iowa Academy of Science*, 60(1), 558-561. Recuperado de <https://scholarworks.uni.edu/pias/vol60/iss1/76>

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. doi: 10.1016/S0001-4575(03)00010-1

Vega, G., Ávila, J., Vega, A., Camacho, N., Becerril, A., & Leo-Amador, G. (2014). Paradigmas de la Investigación. Enfoque Cuantitativo y Cualitativo. *European Scientific Journal*, 10(15), 523-528. Recuperado de <https://eujournal.org/index.php/esj/article/view/3477>

Yáñez, A. (2019). *Relación entre las dimensiones de la personalidad y la creatividad, en una muestra de artistas en el Ecuador*. (tesis de pregrado). Ambato: Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ambato, Ecuador. Recuperado de https://repositorio.pucesa.edu.ec/handle/1234_5678_9/2907

Zuckerman, M. (2002). Zuckerman-Kuhlman Personality Questionnaire (ZKPQ):
An alternative five factorial model. In B. De Raad RM. Perugini (Eds.1).
Big Five Assessment, 4(1), 377-396.

ANEXOS

Anexo 1: Consentimiento informado



CARTA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

Por medio de la presente, se solicita su inclusión como participante en la investigación de la Escuela de Psicología de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ambato. La investigación es realizada por la estudiante María José Garcés Naranjo y dirigida por el Dr. Paul Marlon Mayorga Lascano. El objetivo de este estudio es analizar la relación de las dimensiones de la personalidad con los estilos de conducción, en los conductores de la provincia de Tungurahua, que formen parte del proceso de formación en una escuela de conducción privada de Ambato.

Su colaboración será de manera completamente anónima, voluntaria y no le tomará mucho tiempo. Se solicita, además de su participación en esta investigación, la autorización para utilizar la información obtenida para fines científicos. Los datos recopilados serán trasladados a un software estadístico para su análisis con el fin de comprobar las hipótesis del proyecto. Esta base de datos será usada para realizar diversos análisis que permitan responder a las preguntas formuladas en el proyecto.

Se le garantiza absoluta confidencialidad de la información. De igual manera, está en la capacidad de dejar de responder el cuestionario en el momento que lo desee. En caso de que usted sienta que sus derechos han sido vulnerados, puede acudir con total libertad a la Escuela de Psicología de la PUCE- Ambato.

Si necesita comunicarse con los investigadores de este proyecto, lo haría con María José Garcés Naranjo, con el correo mgarcesnaranjo@gmail.com

Por último, si usted acepta participar, por favor llene esta carta de consentimiento, fírmela y devuelva la copia a la persona que le ha solicitado esta autorización.

Autorizo ser encuestado para la investigación de la Escuela de Psicología.

María José Garcés Naranjo

Investigador responsable

Firma investigado/a

C.I.

Anexo 2: Ficha Sociodemográfica



Instrucciones: Lea detenidamente cada una de las indicaciones y marque con una X dentro del paréntesis en la respuesta que se ajuste con su realidad y complete la información solicitada

Cédula de Identidad:	
Edad:	
Género: Masculino ()	Femenino ()
Estado civil: Soltero/a () Unión Libre () Casado/a () Separado/a () Divorciado/a () Viudo/a ()	Nivel de Instrucción: Primaria () Bachillerato () Estudios Técnicos () Universidad () Estudios de cuarto nivel ()
Zona de procedencia: Zona rural () Zona urbana ()	Tiene hijos: Sí (cuántos:) No ()
Situación económica: A Alto () B Medio Alto () C+ Medio típico () C- Medio bajo () D Bajo ()	A qué cantón pertenece: Ambato () Cevallos () Baños () Mocha () Pillaro () Tisaleo () Patate () Pelileo () Quero ()
Si usted fuma, ¿con qué frecuencia lo hace? Nunca () Una vez al mes () Una o dos veces la semana () Tres veces o más a la semana () Todo los días ()	Si usted consume alcohol, ¿con qué frecuencia suele hacerlo? Nunca () Una vez al mes () Una o dos veces la semana () Tres veces o más a la semana () Todo los días ()
Usted se considera un conductor (seleccione solo uno): Paciente () Impulsivo () Ansioso () Distraído () Cuidadoso () Agresivo ()	¿Cuántas horas duerme al día? Menos de 4 horas () De 4 a 6 horas () De 6 a 8 horas () Más de 8 horas ()

Anexo 3: Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción (MDSI-Ch)

Instrucciones:

A continuación, se presentan una serie de situaciones y comportamientos posibles en un conductor. Lea detenidamente cada una de ellas y encierre en un círculo la respuesta que más se ajusta a su realidad.

Las opciones de respuesta son:

No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
------------------	-------------------------	-----------------------------	------------------------------	-----------------------------

Encierre en un círculo la respuesta que se ajusta a su caso. Recuerde que no hay respuestas incorrectas o correctas

1. Disputo o peleo con otros conductores o con peatones.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
2. Cuando se pone en verde el semáforo y el vehículo de adelante no parte, espero con paciencia hasta que lo haga.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
3. Me enoja con aquellos que conducen lento en la pista rápida (pista izquierda).	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
4. Insulto a otros conductores.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
5. Toco la bocina o hago luces al vehículo de adelante como señal de enojo.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
6. A menudo, me siento presionado a elevar la velocidad en carretera por los conductores que van detrás de mí.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
7. Generalmente, me siento estresado mientras manejo en carretera, incluso más que en la ciudad.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
8. Hay días que me siento frustrado o incapaz de conducir.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
9. Me siento nervioso mientras manejo en carretera.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
10. Aunque tenga prioridad de paso, reduzco la velocidad en todos los cruces.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente

11. En general, baso mi conducta en carretera en el lema "mejor prevenir que curar"	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
12. Conduzco estando pendiente de las maniobras inesperadas de los otros conductores que van más adelante.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
13. Al intentar ingresar a la carretera por una intersección rural en la que no tengo derecho de paso, espero pacientemente a que terminen de pasar otros vehículos.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
14. Intento conducir con precaución.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
15. Si quiero realizar un viaje largo con el vehículo, lo planifico con antelación.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
16. Generalmente me pasa que planifico mal una ruta y, en consecuencia, me encuentro en un "taco" que podría haber evitado	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
17. Suelo olvidar que llevo las luces altas hasta que otro conductor me hace luces advirtiéndome de ello.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
18. A veces, quiero encender el limpiaparabrisas y, en su lugar, enciendo las luces.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
19. A veces, tengo que llegar a un lugar y dar más vueltas de las necesarias, sobre todo en la ciudad.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
20. Disfruto de la sensación de acelerar y pasar los cambios de forma rápida.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
21. Disfruto la sensación de manejar al límite de la capacidad del vehículo y de las condiciones de la carretera.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
22. En carretera, manejo un poco más encima	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente

del límite de velocidad sugerido.					
23. Si estoy a tiempo, acelero para pasar un semáforo que justo cambió a luz roja.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
24. Me agrada conversar cuando conduzco, para disminuir el estrés que provoca la congestión vehicular.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
25. Cuando conduzco en carretera, tengo la capacidad de pensar en otras cosas para pasar el tiempo, sin distraerme de la conducción.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
26. Disfruto del paisaje mientras conduzco.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
27. Mientras conduzco trato de relajarme.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente
28. Reflexiono y pienso mientras conduzco.	No me identifico	Me identifico levemente	Me identifico moderadamente	Me identifico frecuentemente	Me identifico completamente

Anexo 4: Cuestionario Big Five (B. F. Q)

Instrucciones:

A continuación, encontrará una serie de frases sobre formas de pensar, sentir o actuar. Usted debe leerlas detenidamente y marcar la respuesta que describa mejor cuál es su forma habitual de pensar, sentir y actuar. No se tome mucho tiempo para pensar la respuesta ya que no hay respuestas correctas e incorrectas y conteste con mucha sinceridad.

Para contestar utilice la HOJA DE RESPUESTAS y marque con una X el espacio de uno de los números (5 a 1) que encontrará por cada frase. Las alternativas de respuesta son: Las alternativas de respuesta son:

5. Completamente verdadero para mi
4. Bastante verdadero para mi
3. Ni verdadero ni falso para mi
2. Bastante falso para mi
1. Completamente falso para mi

No existen respuestas correctas o incorrectas, buenas o malas. Procure contestar a todas las frases. Recuerde que debe dar su propia opinión acerca de Ud. Trate de ser SINCERO CONSIGO MISMO y contestar con espontaneidad, sin pensarlo demasiado. Sus respuestas serán tratadas confidencialmente y sólo se utilizarán de modo global, transformadas en puntuaciones.

Al marcar su contestación en la Hoja asegúrese de que el número de la frase que Ud. contesta corresponde con el número colocado al lado del espacio que Ud. marca. Si desea cambiar alguna respuesta borre o anule la señal hecha y marque el otro espacio. No haga ninguna señal en este Cuadernillo.

Nº	FRASES	Completamente FALSO	Bastante FALSO	NI VERDADERO ni FALSO	Bastante VERDADERO	Completamente VERDADERO
1	Creo que soy una persona activa y vigorosa.					
2	No me gusta hacer las cosas razonando demasiado sobre ellas.					
3	Tiendo a involucrarme demasiado cuando alguien me cuenta sus problemas.					
4	No me preocupan especialmente las consecuencias que mis actos puedan tener sobre los demás.					
5	Estoy siempre informado sobre lo que sucede en el mundo.					
6	Nunca he dicho una mentira.					
7	No me gustan las actividades que exigen empeñarse y esforzarse hasta el agotamiento.					
8	Tiendo a ser muy reflexivo.					
9	No suelo sentirme tenso.					
10	Noto fácilmente cuando las personas necesitan mi ayuda.					
11	No recuerdo fácilmente los números de teléfono.					
12	Siempre he estado completamente de acuerdo con los demás.					
13	Generalmente tiendo imponerme a las otras personas, más que ser complacientes con ellas.					
14	Ante los obstáculos grandes, no conviene empeñarse en conseguir los objetivos propios.					
15	Soy más bien susceptible.					

		Completamente FALSO	Bastante FALSO	Ni VERDADERO ni FALSO	Bastante VERDADERO	Completamente VERDADERO
16	No es necesario comportarse cordialmente con todas las personas.					
17	No me siento muy atraído por las situaciones nuevas e inesperadas.					
18	Siempre he resuelto de inmediato todos los problemas que he encontrado.					
19	No me gustan los ambientes de trabajo en las que hay mucha competitividad.					
20	Llevo a cabo las decisiones que he tomado.					
21	No es fácil que algo o alguien me haga perder la paciencia.					
22	Me gusta mezclarme con la gente.					
23	Toda novedad me entusiasma.					
24	Nunca me he asustado ante un peligro, aunque fuera grave.					
25	Tiendo a decidir rápidamente.					
26	Antes de tomar cualquier iniciativa, me tomo tiempo para valorar las posibles consecuencias.					
27	No creo ser una persona ansiosa.					
28	No suelo saber cómo actuar ante las desgracias de mis amigos.					
29	Tengo muy buena memoria.					
30	Siempre he estado absolutamente seguro de todas mis acciones.					
31	En mi trabajo no le doy especial importancia a rendir mejor que los demás.					
32	No me gusta vivir de manera demasiado metódica y ordenada.					
33	Me siento vulnerable a las críticas de los demás.					
34	Si es preciso, no tengo inconveniente en ayudar a un desconocido.					
35	No me atraen las situaciones en constante cambio.					
36	Nunca he desobedecido las órdenes recibidas, ni siquiera siendo niño.					
37	No me gustan aquellas actividades en las que es preciso ir de un sitio a otro y moverse continuamente.					
38	No creo que sea preciso esforzarse más allá del límite de las propias fuerzas, incluso aunque haya que cumplir algún plazo.					
39	Estoy dispuesto a esforzarme al máximo con tal de destacar.					

		Completamente FALSO	Bastante FALSO	NI VERDADERO ni FALSO	Bastante VERDADERO	Completamente VERDADERO
40	Si tengo que criticar a los demás, lo hago, sobre todo cuando se lo merecen.					
41	Creo que no hay valores y costumbres totalmente válidos y eternos.					
42	Para enfrentarse a un problema no es efectivo tener presentes muchos puntos de vista diferentes.					
43	En general no me irrito, ni siquiera en situaciones en las que tendría motivos suficientes para ello.					
44	Si me equivoco, siempre me resulta fácil admitirlo.					
45	Cuando me enfado manifiesto mi malhumor.					
46	Llevo a cabo lo que he decidido, aunque me suponga un esfuerzo no previsto.					
47	No pierdo tiempo en aprender cosas que no estén estrictamente relacionadas con mi campo de intereses.					
48	Casi siempre sé cómo ajustarme a las exigencias de los demás.					
49	Llevo adelante las tareas emprendidas, aunque los resultados iniciales parezcan negativos.					
50	No suelo sentirme sólo y triste.					
51	No me gusta hacer varias cosas al mismo tiempo.					
52	Habitualmente muestro una actitud cordial, incluso con las personas que me provocan una cierta antipatía.					
53	A menudo estoy completamente absorbido por mis compromisos y actividades.					
54	Cuando algo entorpece mis proyectos, no insisto en conseguirlos e intento otros.					
55	No me interesan los programas de televisión que me exigen esfuerzo o compromiso.					
56	Soy una persona que siempre busca nuevas experiencias.					
57	Me molesta mucho el desorden.					
58	No suelo reaccionar de modo impulsivo.					
59	Siempre encuentro buenos argumentos para sostener mis propuestas y convencer a los demás de su validez.					
60	Me gusta estar bien informado, incluso sobre temas alejados de mi ámbito de competencia.					
61	No doy mucha importancia a demostrar mis capacidades.					
62	Mi humor pasa por altibajos frecuentes.					
63	A veces me enfado por cosas de poca importancia.					

		Completamente FALSO	Bastante FALSO	NI VERDADERO ni FALSO	Bastante VERDADERO	Completamente VERDADERO
64	No hago fácilmente un préstamo, ni siquiera a personas que conozco bien.					
65	No me gusta estar en grupos numerosos.					
66	No suelo planificar mi vida hasta en los más pequeños detalles.					
67	Nunca me han interesado la vida y costumbres de otros pueblos.					
68	No dudo en decir lo que pienso.					
69	A menudo me noto inquieto.					
70	En general no es conveniente mostrarse sensible a los problemas de los demás.					
71	En las reuniones no me preocupo especialmente por llamar la atención.					
72	Creo que todo problema puede ser resuelto de varias maneras.					
73	Si creo que tengo razón, intento convencer a los demás aunque me cueste tiempo y energía.					
74	Normalmente tiendo a no fiarme mucho de mi prójimo.					
75	Difícilmente desisto de una actividad que he comenzado.					
76	No suelo perder la calma.					
77	No dedico mucho tiempo a la lectura.					
78	Normalmente no entablo conversación con compañeros ocasionales de viaje.					
79	A veces soy tan escrupuloso que puedo resultar pesado.					
80	Siempre me he comportado de modo totalmente desinteresado.					
81	No tengo dificultad para controlar mis sentimientos.					
82	Nunca he sido un perfeccionista.					
83	En diversas circunstancias me he comportado impulsivamente.					
84	Nunca he discutido o peleado con otra persona.					
85	Es inútil empeñarse totalmente en algo, porque la perfección no se alcanza nunca.					
86	Tengo en gran consideración el punto de vista de mis compañeros.					
87	Siempre me han apasionado las ciencias.					
88	Me resulta fácil hacer confidencias a los demás.					

		Completamente FALSO	Bastante FALSO	Ni VERDADERO ni FALSO	Bastante VERDADERO	Completamente VERDADERO
89	Normalmente no reacciono de modo exagerado, ni siquiera ante las emociones fuertes.					
90	No creo que conocer la historia sirva de mucho.					
91	No suelo reaccionar a las provocaciones.					
92	Nada de lo que he hecho podría haberlo hecho mejor.					
93	Creo que todas las personas tienen algo de bueno.					
94	Me resulta fácil hablar con personas que no conozco.					
95	No creo que haya posibilidad de convencer a otro cuando no piensa como nosotros.					
96	Si fracaso en algo, lo intento de nuevo hasta conseguirlo.					
97	Siempre me han fascinado las culturas muy diferentes a la mía.					
98	A menudo me siento nervioso.					
99	No soy una persona habladora.					
100	No merece mucho la pena ajustarse a las exigencias de los compañeros, cuando ello supone una disminución del propio ritmo de trabajo.					
101	Siempre he comprendido de inmediato todo lo que he leído.					
102	Siempre estoy seguro de mí mismo.					
103	No comprendo qué empuja a las personas a comportarse de modo diferente a la norma.					
104	Me molesta mucho que me interrumpan mientras estoy haciendo algo que me interesa.					
105	Me gusta mucho ver programas de información cultural o científica.					
106	Antes de entregar un trabajo, dedico mucho tiempo a revisarlo.					
107	Si algo no se desarrolla tan pronto como deseaba, no insisto demasiado.					
108	Si es preciso, no dudo en decir a las demás que se metan en sus asuntos.					
109	Si alguna acción mía puede llegar a desagradar a alguien, seguramente dejo de hacerla.					
110	Cuando un trabajo está terminado, no me pongo a repasarlo en sus mínimos detalles.					
111	Estoy convencido de que se obtienen mejores resultados cooperando con los demás, que compitiendo.					
112	Prefiero leer a practicar alguna actividad deportiva.					

		Completamente FALSO	Bastante FALSO	Ni VERDADERO ni FALSO	Bastante VERDADERO	Completamente VERDADERO
113	Nunca he criticado a otra persona.					
114	Afronto todas mis actividades y experiencias con gran entusiasmo.					
115	Sólo quedo satisfecho cuando veo los resultados de lo que había programado.					
116	Cuando me critican, no puedo evitar exigir explicaciones.					
117	No se obtiene nada en la vida sin ser competitivo.					
118	Siempre intento ver las cosas desde distintos enfoques.					
119	Incluso en situaciones muy difíciles, no pierdo el control.					
120	A veces incluso pequeñas dificultades pueden llegar a preocuparme.					
121	Generalmente no me comporto de manera abierta con los extraños.					
122	No suelo cambiar de humor bruscamente.					
123	No me gustan las actividades que implican riesgo.					
124	Nunca he tenido mucho interés por los temas científicos o filosóficos.					
125	Cuando empiezo a hacer algo, nunca sé si lo terminaré.					
126	Generalmente confío en los demás y en sus intenciones.					
127	Siempre he mostrado simpatía por todas las personas que he conocido.					
128	Con ciertas personas no es necesario ser demasiado tolerante.					
129	Suelo cuidar todas las cosas hasta en sus mínimos detalles.					
130	No es trabajando en grupo como se pueden desarrollar mejor las propias capacidades.					
131	No suelo buscar soluciones nuevas a problemas para los que ya existe una solución eficaz.					
132	No creo que sea útil perder tiempo repasando varias veces el trabajo hecho.					

MUCHAS GRACIAS POR SU VALIOSA COLABORACIÓN