

Universidad Nacional de Mar del Plata

Facultad de Psicología

Estilos de Conducción y Personalidad. Un estudio correlacional desde el modelo de los "Cinco alternativos" de Zuckerman

Informe Final del Trabajo de Investigación correspondiente al requisito curricular conforme O.C.S. 143/89

Alumnos: Luján Javier

Mat 6163/03

D.N.I. 30686039

Marino Guido

Mat. 6169/03

D.N.I. 30946997

Supervisor: Dr. Ledesma Rubén

Cátedra de radicación: Estrategias Cualitativas y Cuantitativas en
Investigación Psicológica

Fecha de presentación:

18/04/08



N° CLASIFICACION:	ADQUISICION:
	N° INVENTARIO: R-513

Este Informe Final corresponde al requisito curricular de Investigación y como tal es propiedad exclusiva de los alumnos Luján Javier y Marino Guido de la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata y no puede ser publicado en un todo o en sus partes o resumirse, sin el previo consentimiento escrito de los autores.

El que suscribe manifiesta que el presente Informe Final ha sido elaborado por los alumnos Luján Javier matrícula N°6163/03 y Marino Guido, matrícula 6169/03 conforme los objetivos y el plan de trabajo oportunamente pautado, aprobando en consecuencia la totalidad de sus contenidos, a los 21 días del mes de ~~ABRIL~~ del año 2008.”


RUBEN CEBALGA

Firma, aclaración y sello del Supervisor y/o Co-Supervisor



En mi carácter de supervisor, manifiesto que los autores del presente informe se han desempeñado de manera satisfactoria durante el curso de la investigación; han cumplido con las actividades previstas en el proyecto original, mostrando en todo momento una buena disposición para el trabajo y una actitud positiva hacia las tareas de investigación propuestas. Entiendo que la investigación ha sido realizada con responsabilidad y, más allá de las limitaciones propias de un trabajo de grado, los autores presentan resultados originales y relevantes



AUREO LOPEZ

Atento al cumplimiento de los requisitos prescriptos en las normas vigentes, en el día de la fecha se procede a dar aprobación al Trabajo de Investigación presentado por los alumnos Luján Javier y Marino Guido matrícula/s N° 6163/03 y 6169/03.

Firma y aclaración de los miembros integrantes de la Comisión Asesora.

Fecha de aprobación.

FACULTAD DE PSICOLOGIA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA

TRABAJO DE INVESTIGACION

Título:

Estilos de Conducción y Personalidad. Un estudio correlacional desde el modelo de los “*Cinco alternativos*” de Zukerman

Estudiantes: Luján Javier, mat. 6163/03

Marino Guido, mat. 6169/03

Supervisor:

Dr. Ledesma, Rubén

Apellido y Nombres de los alumnos:

Luján Javier mat. 6163/03

Marino Guido mat. 6169/03

Cátedra o Seminario de radicación:

Estrategias cuantitativas y cualitativas para la investigación psicológica, Facultad de Psicología de la UNMdP.

Supervisor:

Dr. Ledesma, Rubén

Título del Proyecto:

Estilos de conducción y personalidad. Un estudio correlacional desde el modelo de los “*Cinco alternativos*” de Zukerman

Descripción Resumida:

El presente trabajo se propone analizar la relación entre estilos de conducción y rasgos de personalidad en conductores no profesionales. Se plantea trabajar con una muestra casual de 200 conductores que serán contactados por el equipo e invitados a participar de forma voluntaria en el estudio. Se utilizará para la recolección de datos una versión local del inventario *MDSI* de estilos de conducción y el cuestionario ZKPQ-50 que evalúa de forma breve los rasgos definidos por el modelo de los cinco alternativos de Zukerman. A estos instrumentos se anexa un cuestionario con datos socio-descriptivos básicos y datos sobre historial de accidentes. Se espera que el plan contribuya a una mayor comprensión de las variables psicológicas subyacentes a los estilos de conducción y proporcione información de utilidad para el diseño de medidas de prevención de accidentes focalizadas en el factor humano.

Palabras clave: Conducción, factor humano, estilos de conducción, rasgos de personalidad, modelo de los cinco alternativos

Motivos y antecedentes

Hoy en día, el grado y responsabilidad en accidentes vehiculares a causa de manejo imprudente es un problema con importantes repercusiones sociales; por ello, la mayoría de los estados en el mundo están invirtiendo recursos en programas de investigación y prevención de accidentes focalizados en el “*factor humano*” (Montoro, Carbonell, Sanmartín & Tortosa, 1995; Rothengatter, 2002). En función de esta problemática, se han desarrollado en Psicología una variedad de líneas de investigación en el área del tránsito y la seguridad, entre las cuales se encuentra el estudio de los estilos de conducción y su relación con variables de personalidad.

Recientemente, Ben-Ari, Mikulincer y Gillath Ben-Ari (2004), inician una línea de trabajo basada en una concepción multidimensional de los *estilos de conducción*, entendidos como una serie de patrones de comportamiento vial relativamente estables y que se relacionan con un mayor o menor riesgo de accidentes. Estos autores definen cuatro dimensiones básicas que pueden caracterizar el estilo de conducción de una persona:

- 1) *Dimensión “Riesgo”*: se refiere a una búsqueda deliberada de sensaciones asociadas al riesgo en la conducción que se manifiesta, entre otros aspectos, en una tendencia a conducir a alta velocidad, violar normas de seguridad, etc.
- 2) *Dimensión “Ansiedad”*: esta dimensión hace referencia a procesos emocionales relacionados con sensaciones de ansiedad y estrés durante la conducción, que se manifiesta fundamentalmente en comportamientos de tipo evitativo, así como en sentimientos de dudas y falta de confianza en las propias habilidades como conductor.
- 3) *Dimensión “Agresión”*: este factor hace referencia a un patrón relacionado con la tendencia a experimentar irritación y enojo durante la conducción, y también a las manifestaciones de ira y hostilidad dirigida hacia otros usuarios del tránsito.
- 4) *Dimensión “Prudencia y cordialidad”*: haría referencias a un estilo adaptado y emocionalmente estable, que se caracteriza por la adopción de comportamientos seguros y socialmente aceptables, manifiesto a través de conductas de manejo defensivo, cordialidad hacia otros usuarios y paciencia en situaciones críticas del tránsito.

Los autores han proporcionado evidencia sobre la validez de estas dimensiones vía análisis factorial y sobre la consistencia interna de las medidas de los factores por separado. También han identificado diferencias individuales en los estilos de conducción según variables socio-descriptivo (como género, edad y nivel educativo) y relación con el historial previo de accidentes de tránsito.

Con posterioridad a los estudios de validación, se han realizado otros trabajos que profundizan en los mecanismos subyacentes al desarrollo de los estilos de conducción. En particular, los autores del MDSI se han ocupado de estudiar el rol que el aprendizaje social

podría tener en el desarrollo de los estilos. Estos estudios se basan en el análisis de la transmisión intrafamiliar (Taubman-Ben-Ari, Mikulincer & Gillath, 2005) y de pareja (Taubman-Ben-Ari, 2006). Salvo estos trabajos, podemos afirmar que el desarrollo de líneas de investigación psicológica basadas en el *MDSI* es aún escaso, de modo que restan muchas posibilidades por explorar.

En este trabajo nos proponemos analizar la relación entre estilos de conducción y variables de personalidad desde el modelo factorial de los “*Cinco Alternativos*” de (Zuckerman, 2002). Este modelo fue propuesto por Zuckerman como una opción al modelo clásico de los “*Cinco Grandes*” factores de personalidad (Zuckerman, Kuhlman, Teta, Joireman & Kraft, 1993). Siguiendo a Dolcet i Serra (2006) podemos definir del siguiente modo las cinco dimensiones básicas o rasgos de personalidad del modelo de Zuckerman:

- *Impulsividad-Búsqueda de sensaciones*: Esta dimensión, que representa el concepto central de los trabajos de Zuckerman, se refiere a la “Búsqueda de experiencias y sensaciones intensas, nuevas, variadas y complejas, con la voluntad de experimentar y participar en experiencias que comporten riesgo físico, social, legal o financiero. Esta dimensión se caracterizaría por una tendencia a actuar sin planificar las acciones y actuar impulsivamente sin haber pensado en las consecuencias, con una búsqueda activa de experiencias que supongan excitación y riesgo”. (Dolcet i Serra, 2006).
- *Neuroticismo-Ansiedad*: Es definida por Dolcet i Serra (2006) como “La preocupación emocional, tensión, miedos, indecisiones, obsesión, sensibilidad a la crítica y falta de confianza en uno mismo. El principal aspecto de esta dimensión de personalidad es la frecuencia con la que sienten estados afectivos de connotación negativa incluyendo sentimientos de ansiedad, depresión y hostilidad”.
- *Agresión-Hostilidad*: Se trataría en este caso de “Una combinación de la disposición a expresarse de forma agresiva y la grosería, desconsideración, conducta antisocial, venganza y malicia, o desde el otro polo, disposición a ser agradable y cordial y tener un trato amable con las personas”. (Dolcet i Serra, 2006)
- *Actividad*: Incluye una “Combinación de la necesidad de hacer cosas con la falta de habilidades para relajarse y preferencia por los trabajos duros o que supongan un reto”. (Dolcet i Serra, 2006)
- *Sociabilidad*: esta dimensión o factor haría referencia “al número de amigos y a las ganas de estar con ellos, de asistir a fiestas y realizar actividades con los demás en contraposición a realizarlas solo” (Dolcet i Serra, 2006). Zuckerman considera esta dimensión como una mezcla del factor ‘Extraversión’ de Eysenck y de la dimensión de ‘Búsqueda de recompensas’ de Gray. (Dolcet i Serra, 2006).

Varios estudios previos en Psicología del Tránsito han tomado solo la primera dimensión del modelo (Impulsividad-Búsqueda de Sensaciones) como predictora de estilos y

comportamientos de riesgo. En tal sentido, la variable búsqueda de sensaciones es probablemente la dimensión de personalidad más estudiada en el área. No obstante, es curioso que los trabajos opten por tomar solo esta dimensión del modelo, acompañada de medidas de personalidad que evalúan dimensiones correspondientes a otros modelos teóricos (ver, por ejemplo, Taubman-Ben-Ari, 2004). Así, nuestro interés es analizar la relación entre los diferentes estilos y todas las dimensiones de personalidad del modelo de Zuckerman. Entendemos que este enfoque puede ser más esclarecedor y teóricamente más consistente que el utilizado en los estudios previos.

Por último, esperamos que el presente plan permita realizar contribuciones en el estudio de los estilos de conducción y aporte conocimiento e información de utilidad para el diseño de medidas de prevención de accidentes focalizadas en el factor humano.

Objetivos e hipótesis

El objetivo del plan es identificar y describir las relaciones entre las dimensiones de los *estilos de conducción* según el modelo del MDSI y las dimensiones del modelo de personalidad de los *Cinco Alternativos* de Zuckerman.

Se plantean las siguientes hipótesis tentativas que guiarán el trabajo:

- a) Existe una correlación negativa entre el estilo prudente y los rasgos *Impulsividad-búsqueda de sensaciones*; *agresividad-hostilidad* y *Neurotismo-ansiedad*.
- b) Existe una correlación positiva entre el estilo de conducción predominantemente ansioso y disociativo, y el rasgo *Neurotismo-ansiedad*.
- c) El estilo de manejo agresivo se correlacionará positivamente con la dimensión *agresividad-hostilidad*, así como también con la dimensión *Actividad*.
- d) Las personas que presenten puntajes altos en el estilo de conducción riesgoso presentarán también puntajes altos en la escala de *Impulsividad-búsqueda de sensaciones*.

Métodos y técnicas

Participantes. Se trabajará con una muestra no probabilística accidental de conductores de la ciudad de Mar del Plata. La muestra estará compuesta por 200 conductores que serán contactados por el equipo e invitados a participar de forma voluntaria. Se utilizará un diseño por cuotas definidas por edad y sexo. Se plantean los siguientes criterios de inclusión: ser mayor de edad, tener registro de conducir y haber manejado regularmente durante los últimos 3 meses (al menos una vez por semana). Se garantiza el anonimato y la confidencialidad en el tratamiento de los datos.

Instrumentos. Los estilos de conducción se evaluarán mediante una versión local del inventario *MDSI* traducida y validada por el Grupo Promoción de la Salud de la Facultad de

Ciencias de la Salud y Servicio Social. Los rasgos de personalidad del modelo de Zuckerman se evaluarán mediante el instrumento ZKPQ-50, versión reducida en adaptada al español por Aluja, Rossier, Garcia, Angleitner, Kuhlman & Zuckerman, 2006. A estos dos instrumentos se agrega un cuestionario con datos socio-descriptivos básicos y datos sobre historial de accidentes.

Diseño y técnicas de análisis. Se trata de un diseño de tipo no-experimental transversal correlacional. Todos los conductores son evaluados en las variables mencionadas en un solo momento en el tiempo. Los datos serán gestionados y analizados mediante técnicas de estadística descriptiva e inferencial utilizando el paquete estadístico SPSS. La correlación entre las medidas de estilo de conducción y personalidad se analizará mediante técnicas de correlación no-paramétrica.

Lugar de realización del trabajo: Estrategias cuantitativas y cualitativas para la investigación psicológica, Facultad de Psicología de la UNMDP.

Cronograma

ACTIVIDAD	MES					
	1	2	3	4	5	6
Actualización bibliográfica						
Ajustes al diseño y plan de recolección de datos						
Recolección de datos						
Carga, gestión y análisis de datos						
Elaboración de informe final						

Referencias

Aluja, A. Rossier, J. Garcia, L. F. Angleitner, A. Kuhlman, M. & Zuckerman, M. (2006) A cross-cultural shortened form of the ZKPQ (ZKPQ-50-cc) adapted to English, French, German, and Spanish languages. *Personality and individual differences*, 41, 619-628.

Dolcet i Serra, J (2006). Carácter y temperamento: Similitudes y diferencias entre los Modelos de personalidad de 7 y 5 factores. Tesis Doctoral defendida en la Universidad de Lleida, Departamento de Pedagogía y Psicología: Área de Personalidad, Evaluación y Tratamiento Psicológico.

Taubman-Ben-Ari, O. (2006) Couple similarity for driving style. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* , 9, 185-193



Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M. & Gillath, O. (2004) The multidimensional driving style inventory—scale construct and validation. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 323–332

Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M. & Gillath, O. (2005) From parents to children—similarity in parents and offspring driving styles. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8, 19–29

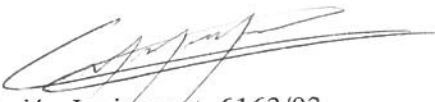
Montoro, L., Carbonell, E., Sanmartín, J., Tortosa, F. (1995). *Seguridad Vial: del factor humano a las nuevas tecnologías*. Madrid: Síntesis Psicológica.


Rothengatter, T. (2002). Drivers's illusions-no more risk. *Transport Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4, 249–258.

Zuckerman, M., Kuhlman, D.M., Teta, P., Joireman, J., & Kraft, M. (1993). A comparison of three structural models of personality: The big three, the big five, and the alternative five. *Journal of Personality and Social Psychology*, 65, 757-768.

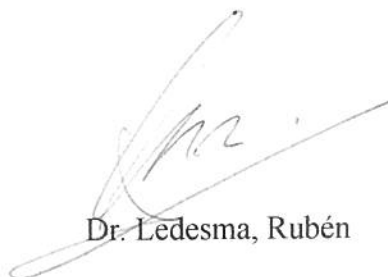
Zuckerman, M. (2002). Zuckerman-Kuhlman Personality Questionnaire (ZKPQ): An alternative five-factorial model. En: De Raad & Perugini (Eds) *Big Five Assessment*. Seattle: Hogrefe and Huber Publishers.

Firmas:


Luján Javier mat. 6163/03


Marino Guido mat. 6169/03

Supervisor:


Dr. Ledesma, Rubén

Devido para evaluación a Lic. Roguel Peltzer

APROBADO

Lic. Roguel Peltzer

1. Introducción y Marco Teórico	10
1.1 Introducción	11
1.1.1 Propósito general de la investigación	11
1.2 Marco Teórico	13
1.2.1 Evolución de los conceptos de personalidad, temperamento y carácter	13
1.2.2 Reseña histórica acerca de los modelos teóricos de la personalidad (desde 1940 en adelante)	17
1.2.3 El Modelo de los Cinco Grandes	26
1.2.3.1 Historia del Modelo y sus características principales	27
1.2.3.2 Conceptualización de las cinco dimensiones	29
1.2.4 El modelo de los Cinco Alternativos de Zuckerman	33
1.2.4.1 Evolución y características del modelo de los Cinco Alternativos de Zuckerman	34
1.2.4.2 Fundamentos Biológicos de modelo de Zuckerman	37
1.3 Antecedentes e investigaciones acerca de la psicología del tránsito	40
1.3.1 Estilos de Conducción	44
1.3.2 Otros aportes	46
2. Objetivos e hipótesis	49
2.1 Objetivos	49
2.2 Hipótesis	49
3. Metodología	51
3.1 Participantes	51
3.2 Instrumento y Procedimientos	51
4. Resultados	54
4.1 Correlaciones para la muestra total	54
4.1.1 Tabla de la muestra total Tabla 1. Correlaciones entre las escalas del ZKPQ y el MDSI (Correlación de Pearson)	54
4.2 Correlaciones para la muestra por sexo	56

4.2.1 Tabla de la muestra por sexo. Tabla 2. Correlaciones entre las escalas del ZKPQ y el MDSI(Correlación de Pearson)	56
4.3 Correlaciones para la muestra por edad	58
4.3.1 Tabla de la muestra por edad. Tabla 3. Correlaciones entre las escalas del ZKPQ y el MDSI(Correlación de Pearson)	58
4.4 Correlaciones para la muestra por edad y sexo	60
4.4.1 Tabla de la muestra por edad y sexo. Tabla 4. Correlaciones entre las escalas del ZKPQ y el MDSI(Correlación de Pearson)	60
5 .Discusión	65
5.1 Hipótesis	65
5.2 Interpretación de Hipótesis	65
6. Conclusiones	71
6.1Comentarios generales	71
6.2 Resumen de resultados	72
6.3 Limitaciones de trabajo y líneas de investigación futura	79
7. Referencias Bibliográficas	82

Agradecimientos:

A nuestro supervisor, quien ha sido una gran ayuda en la realización de este trabajo, otorgándonos tanto información como consejo y guía. A nuestras familias, novias y amigos quienes nos apoyaron en la realización del trabajo, y finalmente a todas las personas que participaron e hicieron posible la realización del presente trabajo.

Introducción y Marco Teórico

1.1 Introducción

1.1.1 Propósito general de la investigación

Hoy día, el grado de responsabilidad en accidentes vehiculares a causa de manejo imprudente es un problema social importante, y la mayor parte de las sociedades occidentales están invirtiendo una variedad de recursos en programas de la prevención y de la intervención. La sociedad actual valoriza de manera diferente el hecho de correr riesgos que poco tiempo atrás a sido calificado de manera negativo, incluso aplicando apercibimientos. Hoy en día existe en el mercado mundial la posibilidad de adquirir bienes materiales, que incitan y permiten el desarrollo de conductas más ligadas en la búsqueda de sensaciones, que lleva a quebrantar la ley, correr riesgos innecesarios, e incluso poner la vida de uno y de terceros. Ejemplos cotidianos, son la oferta automovilística de alta velocidad, que conlleva al aumento de accidentes, los deportes de alto riesgo como por ejemplo aquellos aéreos y náuticos, etc.

En este estudio se intentará abordar la existencia o no de relaciones entre los diferentes aspectos de la personalidad y los estilos de conducción, con el fin último de que esta investigación colabore con el conocimiento científico en pos de una reducción de accidentes vehiculares, y a su vez, sea inspiración para futuras investigaciones.

Marco Teórico

1.2 Marco teórico

1.2.1 Evolución de los conceptos de personalidad, temperamento y carácter

Uno de los hechos más difíciles de contrastar para cualquiera que se acerque al ámbito de la psicología de la personalidad, es la existencia de una considerable cantidad de definiciones de personalidad. La mayor parte de los autores han elaborado su propia definición.

Allport, en su clásico libro de 1937, que pasa por ser la carta fundacional de la psicología de la personalidad como disciplina independiente, llegó a inventariar medio centenar de definiciones distintas. (Sanz, 2003)

En suma en la literatura sobre personalidad los términos temperamento carácter y personalidad suelen emplearse de manera indistinta, pero los tres parten de raíces etimológicas distintas y ya desde su origen arrastran connotaciones conceptuales diferentes.

Siguiendo a Sanz (2003), en lo que refiere al concepto de carácter, en el mundo griego clásico implicaba lo que uno desea ser, y por lo tanto, suponía la idea de que uno es responsable de su comportamiento. A partir de 1930 el término se utilizaría para aludir a todo aquello que hoy forma parte del concepto de personalidad, que denota desde lo antiguo lo distinto de una persona o

incluso, de un grupo o nación. Por lo tanto este término acentúa el contenido ético y volitivo, sería la suma de los valores permanentes de una persona en su sentido de lo que es justo e injusto, bueno o malo, y que se refleja en sus decisiones y elecciones sobre lo que se debe hacer, están determinado principalmente por el contexto social y familiar. Así Allport en 1937 señala que el concepto de carácter conlleva la referencia de algún criterio o sistema una norma frente a la cual se compara al individuo. A su vez, Millon señala que el “carácter” alude a aquellas cualidades personales que representan la adhesión del individuo a los valores y costumbres de su sociedad. (Sanz, 2003)

El término Temperamento aparece en el mundo griego clásico, ligado a la teoría Humoral hipocrática y a la patología humana. Galeno hablaba explícitamente de que el predominio de alguno de los humores conlleva a la mayor o menor manifestación de ciertos rasgos psicológicos, desde características emocionales hasta intelectivas. Para Wundt, el temperamento hacía referencia a las “disposiciones psíquicas individuales para el surgimiento de los movimientos afectivos. (Sanz, 2003)

Según Allport (1961), junto con la inteligencia y la constitución física, el Temperamento formaría el material bruto con lo que se constituye la personalidad. La definición del término Temperamento que ofrece Allport es aquella que se refiere a los fenómenos característicos de la naturaleza emocional de un individuo, incluyendo su susceptibilidad a la estimulación

emocional, la fuerza y la velocidad con que acostumbran a producirse las respuestas, su estado de humor preponderante y todas las peculiaridades de fluctuación e intensidad en el estado de humor, considerándose estos fenómenos como dependientes en gran parte de la estructura constitucional y predominantemente hereditaria.” (Allport, 1961)

Volviendo a Allport, precursor de la teoría moderna de la personalidad, diremos que el Temperamento vendría explicado por la existencia del rasgo. Los rasgos representan disposiciones estables del comportamiento. Esto representa que los rasgos son tendencias de actuación relativamente estables y permanentes a lo largo de la vida. Esta estabilidad ha de existir en dos cuestiones básicas:

- ✓ Ausencia de cambios en la estructura poblacional de la personalidad, es decir una estructura estable sea cual sea el grupo de edad del que se hable.

- ✓ Ausencia de cambios en las personas con respecto a su grupo de referencia, es decir, que la posición que alguien ocupa en el continuo de un rasgo no debería cambiar enormemente a lo largo de su vida.

Por tanto, mientras que el concepto carácter connotaba características volitivas y éticas dependientes del medio social, el concepto de temperamento, desde la antigüedad, ya estaba relacionado con diferencias interindividuales



relativamente estables, dependientes del sustrato biológico, diferencias que a partir del siglo XIX se restringen a los aspectos emocionales.

Finalmente en relación al concepto de Personalidad, siguiendo a las conclusiones de Sanz (2003) puede decirse que la personalidad sería:

Un concepto inferido a partir de la conducta, un constructo teórico que no se puede observar directamente pero que sirve para resumir económica y parsimoniosamente las relaciones existentes entre diversos fenómenos humanos, y que se emplea en la medida que la historia del pensamiento y, en particular, la historia de la Psicología ha considerado que es útil y tiene valor heurístico para describir, explicar y predecir el comportamiento del individuo. El hecho de que sea un constructo teórico no rebaja su valor científico.

Según Yela (2001) se entiende como un constructo que hace referencia a la organización dinámica de la conducta siempre entendida en su sentido amplio, incluyendo cogniciones, afectos y conductas directamente observables, es decir conducta en el sentido de acción significativa en el mundo.

- ✓ Un constructo que hace referencia al carácter único de cada individuo.

- ✓ Un constructo que se refiere a características relativamente consistentes y estables, aunque también presentando un relativo dinamismo.

En resumen, por personalidad se entiende un constructo que hace referencia a la organización dinámica y única de todas las características psicológicas de la persona que dan coherencia a su conducta. Por descontado, que al ofrecer esta definición el autor no pretende concluir que otras definiciones son incorrectas y que esta es la mejor. Es decir su validez viene determinada, fundamentalmente, por su utilidad para hacer avanzar el conocimiento, en este caso, el conocimiento sobre la persona.

1.2.2 Reseña histórica acerca de los modelos teóricos de la personalidad (desde 1940 en adelante)

El período que va desde 1940 hasta 1950 se caracterizó por la formulación de buena parte de los grandes sistemas y teorías de la personalidad que aun hoy siguen teniendo gran influencia en la disciplina, al menos en los libros de texto, aunque solo una o dos mantienen su vigencia en la labor de investigación (Eysenck, y en mayor medida la de Catell).

Estos investigadores han intentado aportar a la disciplina grandes elaboraciones teóricas que sirvan de marco de referencia de los demás datos psicológicos. El psicólogo de la personalidad va a funcionar durante este tiempo como el individuo romántico que trata de integrar datos muy dispares que provienen de muchas ramas de la psicología, asumiendo la disciplina cierta responsabilidad integradora. (Avia, 1988)

Entre los años 40 y 50 aparecen las primeras teorías factoriales de la personalidad basadas en el uso de calificaciones y cuestionarios como fuentes de datos de personalidad, en el uso del análisis factorial como técnica estadística y en el concepto de rasgo como unidad fundamental de la personalidad. Un claro exponente de estas teorías factoriales es el trabajo de J. P. Guilford (1967) y sus colaboradores. Para Eysenck (1985), la gran contribución de Guilford fue haberse dado cuenta de que las intercorrelaciones entre los ítems de los inventarios y el análisis factorial de esas correlaciones, constituyen pasos indispensables en el aislamiento de factores de personalidad estable, y en la construcción de cuestionarios apropiados.

Han sido muchos los autores y los intentos, dentro de los modelos factoriales de acotar las dimensiones que forman la estructura de la personalidad. La mayoría de estos modelos han acabado proponiendo entre 3 y 7 factores (Cloninger, 1987a; Costa y McCrae, 1985; Cloninger, Svrakic y Przybeck, 1993; Eysenck, 1967; Eysenck y Eysenck, 1985; Gray, 1982; Goldberg, 1992; Norman, 1963; Zuckerman, Khulman, Thornquist y Kiers 1991; Zuckerman, Kuhlman, Teta, Joireman y Kraft, 1993). (Dolcet i Serra, 2006).

A mediados de los años 40 Cattell desarrolla un sistema comprensivo de la personalidad basado en conceptos de autores tan dispares como Mc Dougall, Freud, Lewin, Murray y Allport, pero centrado en la búsqueda de una taxonomía útil de rasgos de personalidad que permitía predecir la conducta de un individuo en una situación determinada.

La teoría de Eysenck, inicialmente propuesta a finales de los años 40 ha ido ganando en importancia a lo largo de los últimos 50 años de forma que hoy en día es considerada la principal alternativa al modelo de los 5 grandes en la descripción de factores básicos de la personalidad. Eysenck identifica tres dimensiones fundamentales de la personalidad/ extraversión, introversión, estabilidad emocional/ neuroticismo y psicoticismo/control de los impulsos.

Todos estos autores presentaron en común en la construcción de sus teorías las siguientes características reseñables (Mc Adams, 1997):

- ✓ Se basaban en el supuesto de que la personalidad se puede entender desde múltiples perspectivas y desde niveles diferentes y, por siguiente, la mayoría propone múltiples constructos organizados en múltiples niveles.

- ✓ Simultáneamente también conciben la personalidad como una totalidad unificada y organizada.

- ✓ Proponen alguna variación del concepto de reducción de la tensión como explicación de la motivación humana.

- ✓ Conciben el desarrollo de la personalidad en términos de socialización. La personalidad es un producto de su ambiente.

Aunque existen coincidencias entre todos los modelos de personalidad situados entre los modelos factoriales, también existen diferencias entre ellos que nos obligan a distribuir a estos modelos haciendo dos grandes subgrupos diferenciados, los llamados factoriales-biológicos (biológico-

factoriales o, simplemente, biológicos) y los factoriales-léxicos (léxico-factoriales o, simplemente, léxicos).

Los dos grandes subgrupos pretenden identificar la estructura de la personalidad pero, a diferencia de los factoriales-biológicos, los modelos factoriales-léxicos utilizan la metodología del análisis factorial para desarrollar modelos descriptivos de la personalidad. No obstante, en los últimos años esta situación ha ido cambiando y empezamos a encontrar modelos considerados factoriales-léxicos, como el de los “Cinco Grandes”, que han dirigido sus esfuerzos no únicamente a la mera descripción de los rasgos, sino a su aplicación práctica y al establecimiento de un paradigma teórico. Incluso el avance en diversas líneas de investigación ha permitido obtener evidencias sobre las bases biológicas de esos rasgos, como su localización cerebral (Haier, 2004), o sus relaciones con diversos polimorfismos genéticos (por ejemplo, Soyka, Preuss, Koller, Zill y Bondy, 2002).

El supuesto básico del enfoque léxico es que aquellas diferencias individuales que son sobresalientes y especialmente relevantes en la vida de las personas, han quedado codificadas en sus respectivos lenguajes naturales. Cuanto más importante es dicha diferencia más probable es que se exprese con una palabra (Goldberg, 1982). Aunque el inicio del enfoque léxico puede situarse en los años 20 y 30, el foco del análisis se encuentra en los inicios más próximos, hablando ya de una segunda etapa donde podemos situar los trabajos de R.B. Cattell, siendo uno de los autores más importantes por su

influencia en el estudio de la personalidad, incluyendo el modelo de los Cinco Grandes.

Cattell, a pesar de ser un autor "ateórico" dentro del ámbito de la personalidad, puede representar un cierto nexo de unión entre el Temperamento y el Carácter. Al describir sus "16 factores" hace referencia a lo que posteriormente llamara "rasgos temperamentales y del carácter ". Para este autor la personalidad estaría formada, además de por los rasgos temperamentales, por rasgos motivacionales, estados de ánimo, rasgos dinámicos, necesidades, impulsos actitudes, que el acaba resumiendo en rasgos temperamentales y rasgos dinámicos. La influencia de Cattell en el desarrollo del modelo de los Cinco Grandes fue decisiva.

Fue a partir de los trabajos de Cattell que Fiske sobre 1949 y, posteriormente, Tupes y Cristal en 1961 realizan análisis factoriales de diferentes muestras, encontrando y replicando posteriormente una estructura de cinco factores fuertes.

Por otra parte, el subgrupo de los modelos biológico-factoriales tienen en común dos cosas muy importantes y que, al mismo tiempo, les diferenciaran de los modelos léxicos.

✓ Consideran que las diferencias individuales en personalidad vienen explicadas por los mecanismos biológicos que sustentan todos los procesos cognitivos.

✓ Vuelcan mucha parte de su esfuerzo en conseguir que sus modelos de la personalidad no sean solo descriptivos, si no que sean también explicativos, pragmáticos y causales ligados a la psicología aplicada.

Dentro de este grupo, en algunos casos con más puntos en común, en otros con menos, encontramos modelos muy importantes hoy en día como son los de Eysenck, Gray, Zuckerman y Cloninger. A pesar de ser claramente clasificados en el subgrupo de los modelos factoriales-biológicos, cada uno aporta sus particularidades importantes.

En el modelo de Eysenck, nombrado anteriormente, se pueden considerar diferentes periodos, o lo que podría llamarse grandes evoluciones del modelo, que serian la integración de los conocimientos de cada época al modelo. En una primera época se describen y avalan psicométricamente las dimensiones de Neuroticismo y Extraversión. Estas dimensiones se consideran factores independientes entre ellos, que están formando parte de una estructura jerárquica de la personalidad. En una segunda época propone, acercándose con ello más a lo que hoy en día entendemos como modelos factoriales biológicos de la personalidad, una teoría explicativa de la naturaleza de estas dos dimensiones y pretende integrar una explicación fisiológica y psicológica, basada en lo que en ese momento se conocía de la fisiología del Sistema Nervioso Central y del aprendizaje. Posteriormente, añade al modelo una tercera dimensión, Psicoticismo, integrándola en la estructura jerárquica de la personalidad.

Gray (1981), en una primera fase, propone en una primera fase algunas modificaciones y sugerencias básicas al modelo de Eysenck. Este autor realiza una rotación de 45º de los ejes de influencia causal con respecto a las dimensiones de Eysenck, de forma que aparecen dos dimensiones nuevas: Ansiedad, que va desde el polo de Extraversión - Estabilidad (baja/ansiedad), hasta el de Introversión – Neuroticismo (alta/ansiedad); e Impulsividad, que va desde el polo Introversión- Estabilidad (baja/impulsividad), hasta el de Extraversión-Neuroticismo (alta/impulsividad). A más ansiedad más sensibilidad a las señales de castigo, de no recompensa frustrada y de novedad.

El sistema fisiológico que subyace es el Sistema de Aproximación. Los niveles de Extraversión y Neuroticismo son consecuencias secundarias de las interacciones entre las dimensiones de Ansiedad e Impulsividad, de forma que en aquellos sujetos más ansiosos que impulsivos (es decir, más sensibles al castigo que al premio) se comportaran, al contrario que los extravertidos, como introvertidos. "Zuckerman se basó en la teoría de Stein (1978), y sugiere que la noradrenalina y la dopamina mediatizan los componentes del mecanismo de recompensa. La dopamina controlaría la disponibilidad a explorar y acercarse a estímulos nuevos, mientras que la noradrenalina regularía la sensibilidad al refuerzo positivo. En este sentido, está descrita en la literatura la relación negativa entre la actividad de la MAO mitocondrial y los niveles de catecolaminas como la dopamina o la noradrenalina. Atendiendo a esto último, se explica la relación negativa (en humanos y en animales) entre Sociabilidad,

Actividad e Impulsividad y la MAO plaquetas. Niveles bajos de esta última permitirían, por falta de degradación de aminas suficiente, una acumulación de dopamina y noradrenalina. Este mecanismo explica que, drogas inhibitoras de la actividad MAO como las anfetaminas y la cocaína, tienen un efecto incrementador de la noradrenalina reduciendo aumentos en la actividad de los animales y euforia en las personas (Zuckerman, 1994)" (Dolcet i Serra, 2006).

A nivel psicológico la Búsqueda de Sensaciones se ha relacionado con la sociabilidad, impulsividad, psicopatía, trastornos psicopatológicos, conducta sexual, morbosidad, agresividad, etc., y ha jugado un papel importante en el desarrollo de la teoría de Zuckerman influyendo en la formación de un modelo paralelo de Cinco factores Alternativos de la personalidad (Extroversión, Actividad, Neuroticismo- Ansiedad, Búsqueda de Sensaciones no socializada y Agresividad) (Zuckerman, Kuhlman y Camac, 1988; Zuckerman., 1993).

Para Cloninger (1993) las dimensiones del Temperamento serían predisposiciones que se mantienen estables a lo largo del desarrollo, en su mayoría heredadas y que no se modifican a través de los procesos de aprendizaje. Esas dimensiones serían: Evitación del Daño, Búsqueda de Novedad, Dependencia de la Recompensa y Persistencia. La Evitación del Daño sería un reflejo de la actividad del Sistema de Inhibición Conductual (SIC), o sistema de castigo, según la teoría de Gray. Los sujetos altos en esta dimensión desarrollan respuestas condicionadas de evitación ante estímulos aversivos, lo que hace que sean personas cautelosas, aprensivas y temerosas.

La Búsqueda de Novedad estaría relacionada con el Sistema de Activación Conductual (SAC), o sistema de recompensa. Estas personas serían impulsivas, excitables, curiosas y entusiastas. La Dependencia de la Recompensa se relacionaría conceptualmente con los Sistemas de Apego (SA) y de Afiliación Social (AS). Esta dimensión tiene que ver con el refuerzo social y la sensibilidad a los estímulos sociales y al malestar por la separación del grupo. La dimensión de Persistencia implica una tendencia neurobiológica a mantener conductas en condiciones de extinción. Es decir, la capacidad del organismo de seguir emitiendo conductas asociadas al refuerzo a pesar de la desaparición de este.

El Carácter para Cloninger sería un conjunto de características que se van estructurando a lo largo del desarrollo a través de mecanismos socioculturales aprendidos, como valores, metas, estrategias de afrontamiento y creencias. "Si el Temperamento es una disposición biológica el Carácter depende de las experiencias del sujeto" (Cloninger, 1993).

Las dimensiones del Carácter son tres: Autodirección, Cooperación y Autotranscendencia. La Autodirección sería la capacidad que tienen las personas para controlar y regular la conducta a fin de ajustarla a sus principios, metas y creencias personales. Se relaciona con la madurez, autoestima y recursos generales de adaptación. La Cooperación hace referencia a los comportamientos prosociales del sujeto. Tiene que ver con el altruismo, empatía y solidaridad. Es una medida de buena adaptación social. La



Autotranscendencia se vincula a los aspectos místicos y religiosos del concepto del universo de una persona. Se relaciona con la creatividad, fantasía e imaginación.

El modelo de personalidad de Cloninger aparece, en el tiempo, después de los modelos de Eysenck, Gray y Zuckerman, y toma prestados conceptos y elementos causales, pretendiendo ser una teoría integradora a partir de los modelos biológico-factoriales anteriores. No obstante, la adición del Carácter parece contrastar fuertemente con la naturaleza “temperamental” de los modelos de referencia.

1.2.3 El Modelo de los Cinco Grandes

El “Modelo de los Cinco Grandes” ha adquirido especial importancia dentro de los modelos de rasgos. Es uno de los modelos más relevantes en el estudio de la personalidad en los últimos años, siendo este modelo el resultado del resurgimiento del estudio factorial del léxico clásico a partir de los años 80.

Este modelo deriva de la interacción de dos líneas de investigación, la psicoléxica y la tradicional factorial. Por lo que se refiere a la psicoléxica, son modelos que consideran el lenguaje una fuente fiable de datos relativos a las características que pueden definir y construir la personalidad humana. El enfoque léxico constituye una forma indirecta de apresar atributos de personalidad o unidades básicas de su estructura, ya que se centra en los términos lingüísticos en los que tales propiedades están codificadas.

Por lo que respecta a la tradición factorial, esta examina la emergencia de los mismos factores a través del análisis factorial, preferentemente de frases descriptivas contenidas en cuestionarios de personalidad.

1.2.3.1 Historia del Modelo y sus características principales

En los modelos léxicos en general y el de los Cinco Grandes en particular se pueden definir varias etapas.

Cabe destacar una primera etapa, cronológicamente situada entre los años 20 y 30, en que de forma muy poco sistemática, existen intentos por parte de investigadores de la época, de recurrir al diccionario para definir las características de las personas.

Una segunda etapa arrancaría con el trabajo de Allport y Odbert (1936) quienes, partiendo del diccionario, seleccionaron 18.000 términos con capacidad para distinguir el comportamiento de un ser humano respecto a otro. Según un criterio de jueces, estos adjetivos acabaron agrupándose en cuatro categorías. Cattell (1943), a partir de la lista creada por Allport, eliminó términos y añadió otros, y también con la ayuda de jueces construyó un conjunto amplio de escalas, que serían las precursoras de sus futuros 16 factores de personalidad.

A partir del trabajo de Cattell, Fiske (1949) realizó un análisis factorial con datos obtenidos a través de diversas fuentes y obtuvo por primera vez una estructura de cinco factores.

Pero será a partir de fines de los años 70 y principios de la década de los 80 que autores como Goldberg y, sobre todo, Costa y McCrae, resucitan el interés por este modelo, siendo el mismo Goldberg (1982) quien les da, por primera vez el nombre de los "Cinco Grandes".

Costa y McCrae (1985) introducen una variante en la metodológica de la evaluación de la personalidad, con el objetivo de ver si esta afecta a la estructura obtenida. Estos autores incluyeron en la evaluación cuestionarios constituidos por frases en vez de por adjetivos, haciendo también que los cuestionarios pudieran ser autoadministrados y heteroadministrados. Se podría decir que ha sido el trabajo de estos dos investigadores el que ha dado a los Cinco Grandes una proyección más amplia, al elaborar un cuestionario tradicional de medida de la personalidad considerada en términos de las cinco dimensiones.

Los modelos de los Cinco Grandes parten de la premisa que la mayor parte de los rasgos de personalidad pueden ser abarcados por cinco grandes dimensiones de personalidad, independientemente del lenguaje o la cultura. El modelo de Cinco Grandes es una taxonomía de rasgos construida a partir del lenguaje.

Este modelo considera el lenguaje una fuente fiable de datos relativos a las características que pueden definir y construir la personalidad humana, sin partir de ninguna concepción teórica previa y solo llegando a la definición de la

estructura de la personalidad a partir del análisis factorial de estos datos lingüísticos.

De acuerdo con Dolcet i Serra (2006), estas cinco dimensiones han sido estudiadas a través de los cuestionarios aplicados a miles de personas y analizadas después a través del análisis factorial.

El modelo de los Cinco Grandes tiene, en general, características muy positivas (De Raad y Perugini, 2002):

- ✓ Integra un amplio conjunto de constructos de la personalidad, facilitando la comunicación entre investigadores de distintos enfoques.
- ✓ Es un modelo comprensivo que facilita la exploración de las relaciones entre personalidad y otros fenómenos.
- ✓ Es eficiente, ya que permite una descripción de la estructura de la personalidad.

Más allá de sus ventajas, el modelo recibe algunas críticas (Tous, 1995) por la falta de una teoría que sustente al modelo, y por considerar pocos los factores definidos para determinar la compleja estructura de la personalidad. (Dolcet i Serra, 2006)

1.2.3.2 Conceptualización de las cinco dimensiones

Los llamados Cinco Grandes han recibido distintos nombres y conceptualizaciones. Las definiciones y nomenclaturas más aceptadas, por ser

las más corrientes en español, han sido las propuestas por Costa y McCrae (1985, 1992).

Neuroticismo:

Contrasta el ajuste o estabilidad emocional con el desajuste o inestabilidad. El Neuroticismo se relaciona con los afectos negativos como ansiedad, miedo, vergüenza, rabia, etcétera. Pero vale hacer la salvedad que el concepto neuroticismo no hace referencia solo a emociones negativas que interfieren con la adaptación. De este modo y tomando la primera parte de la definición, puede decirse que las personas con alto puntaje en neuroticismo suelen tener ideas irracionales y dificultades para enfrentar situaciones de estrés. Suelen ser ansiosos, preocupados, con frecuentes cambios de humor y depresiones. Tienden a experimentar desordenes psicosomáticos y presentan reacciones muy fuertes a todo tipo de estímulos. Las personas con bajo puntaje en neuroticismo son calmadas y no pierden fácilmente el control en situaciones de dificultad. El sujeto estable tiende a responder emocionalmente de una forma controlada y proporcionada. Normalmente es equilibrado, tranquilo, controlado, y despreocupado

Extraversión:

Esta dimensión incluye la sociabilidad aunque esta es solo uno de sus componentes. "Las personas con puntuaciones altas en este factor son

asertivos, activos y habladores, gustan de la excitación y la estimulación siendo energéticos y optimistas. Los introvertidos suelen ser reservados pero no huraños, calmados más que indolentes, prefieren estar solos pero no por ansiedad social, y no son ni infelices ni pesimistas” (Dolcet i Serra, 2006).

Las personas extrovertidas son eminentemente sociables, disfrutan de los lugares con mucha gente. Poseen una gran variedad de amigos con quien mantiene constante contacto. La persona extrovertida de aprovechar el tiempo que tienen para divertirse y pasarla lo mejor posible. Son arriesgadas, despreocupadas y optimistas y suelen estar activos haciendo cosas en todo momento. Por otro lado Las personas con puntuaciones bajas en este rasgo tienden a ser reservadas, distantes con la mayoría de la gente a excepción de los amigos íntimos. Suelen ser previsores, y desconfían de los impulsos del momento. No les gusta la diversión ruidosa y disfrutan de un modo de vida ordenado.

Apertura a la Experiencia:

Es la dimensión que menos claro se ha podido definir, y en la que mayores desacuerdos y confusiones entre los distintos modelos presenta. “Sus elementos constituyentes son la imaginación activa, la sensibilidad estética, la atención a las vivencias internas, gusto por la variedad, curiosidad intelectual e independencia de juicio.”(Dolcet i Serra, 2006) El individuo con una puntuación elevada en dicho rasgo es original e imaginativo, curioso por el medio externo e interno, con vidas más ricas e interesados por ideas nuevas y valores no

convencionales, tiende a ser creativos y a innovar en las cosas que hacen tanto en su comportamiento como en sus emociones y pensamientos. En su polo opuesto el individuo tiende a ser convencional en su conducta y apariencia, prefieren lo familiar a lo novedoso y son conservadores, presenta dificultad para encontrar soluciones alternativas a los problemas que se le presentan y evita aquellos cambios totales o profundos por lo que podrían generar en él.

Amabilidad:

Dimensión que refleja tendencias interpersonales. “La persona amable es agradable y cordial con los demás. Se preocupa por sus necesidades y por su bienestar. Tiende a confiar en el otro. Percibe e interpreta adecuadamente tanto sus propias emociones como las del otro. Es una persona empática, capaz de resonar emocionalmente con los demás” (Dolcet i Serra, 2006). La persona con puntuaciones altas es altruista, considerado, confiado y solidario. En el otro extremo, el individuo con puntuaciones bajas en esta dimensión es frío, egocéntrico, escéptico y competitivo. No toma en cuenta lo que le pueda pasar a la gente que le rodea y al mundo en general. Es una persona sin escrúpulos, en donde utiliza cualquier medio a mano (manipular a los otros) para alcanzar sus objetivos, puede llegar a recurrir a la violencia si la situación lo provoca, ya que no es consciente del dolor y sufrimiento que genera.

Responsabilidad:

Esta dimensión hace referencia a aspectos relacionados con el autocontrol, tanto de los aspectos impulsivos de la personalidad como así



también se hace hincapié en la planificación, organización y ejecución de tareas. Por esta razón, también siguiendo a Dolcet i Serra (2006), en se la ha denominado como "voluntad de logro", está asociado además con la puntualidad y la escrupulosidad. Meditan mucho antes de tomar una decisión y tienen a planificar todo paso o acción que lleven adelante. Tienden a cumplir con toda tarea en la que se comprometan. En el extremo opuesto el individuo tiende a ser más relajado e informal y con cierta ambigüedad en lo que a sus principios morales se refiere. "Esta dimensión de personalidad puede interpretarse como el polo opuesto a la impulsividad. Así, una persona poco responsable tiene poca capacidad para controlar sus impulsos, es irreflexiva e incapaz de organizarse y, en general, no suele respetar las obligaciones tanto personales como sociales." (Dolcet i Serra, 2006)

1.2.4 El modelo de los Cinco Alternativos de Zuckerman

Este modelo de personalidad, desarrollado por Marvin Zuckerman, se enmarca dentro de los modelos biológico-factoriales. Parte de las ideas de Eysenck y, al igual que muchos otros modelos factoriales, acepta que la personalidad puede ser descrita por un número reducido de dimensiones, llegando a través del análisis factorial a definir cinco factores.

Con la finalidad de diferenciarse del modelo de los Cinco Grandes proveniente del análisis léxico, Zuckerman denominó a su modelo factorial los "Cinco Alternativos". Zuckerman (1992) y Zuckerman (1993) defienden que el

análisis léxico utilizado para los modelos estructurales de los Cinco Grandes no es un buen punto de partida para conocer las dimensiones básicas de la personalidad, ya que la relevancia de los rasgos en los lenguajes naturales no tiene porque ser proporcional a su importancia conductual.

El modelo nace del interés de Zuckerman por las bases biológicas de la personalidad y la estructura dimensional de esta. A partir del análisis y estudio de una sola dimensión e integrando numerosos descubrimientos en torno a las bases biológicas de los rasgos de personalidad, postula un nuevo modelo de personalidad de cinco factores.

1.2.4.1 Evolución y características del modelo de los Cinco Alternativos de Zuckerman.

Se puede situar el punto de partida de este modelo, en el interés de Zuckerman por una sola dimensión de personalidad a la que llama Búsqueda de Sensaciones (Sensation Seeking), y la relación de esta con la teoría del 'arousal' óptimo (Zuckerman, 1979).

Inicialmente este modelo se restringía a la determinación de la Búsqueda de Sensaciones como único rasgo de personalidad, medido por diferentes versiones de su escala. No obstante, en su versión quinta la escala de Búsqueda de Sensaciones presento cuatro subescalas obtenidas por derivación factorial. Cada escala tenía 10 ítems (Zuckerman, Eysenk y Eysenck, 1978):

- 1.- Búsqueda de aventura y riesgo
- 2.- Búsqueda de experiencias
- 3.- Desinhibición
- 4.- Susceptibilidad al aburrimiento.

En esos momentos los modelos de personalidad predominantes de la tradición léxica mostraban resultados en los que la Extraversión y Amabilidad siempre emergían como los dos factores más potentes en los análisis léxicos, estando en cuarto lugar una dimensión tan definida como es el Neuroticismo. Por otra parte, rasgos tan estudiados por Zuckerman y con una base psicobiológica muy descrita como la impulsividad o la Búsqueda de sensaciones solo se representaban como escalas o facetas simples bajo dimensiones más amplias.

A partir de estas críticas a los modelos existentes, el mismo Zuckerman (1991, 1992) sugiere algunos criterios que habrían de cumplir las dimensiones básicas de personalidad.

1- Se han de tratar de dimensiones replicables utilizando diversos métodos, para ambos géneros y en diversas edades y culturas.

2- Ha de existir una heredabilidad, aunque sea moderada del rasgo o dimensión

3- Se han de identificar tipos de conducta similares en especies no humanas, especialmente en especies que viven en grupos sociales o colonias.

4- Se ha de identificar significativamente cada dimensión con algún marcador biológico.

El modelo alternativo de Zuckerman propone 5 dimensiones básicas de la personalidad, que cumplen los criterios marcados y muestran una adecuada representación estructural en el análisis factorial: Impulsividad-Búsqueda de

Sensaciones no socializadas, Neuroticismo-Ansiedad, Agresión-Hostilidad, Actividad y Sociabilidad.

1. Impulsividad – Búsqueda de sensaciones: se entiende como: “Búsqueda de experiencias y sensaciones intensas, nuevas, variadas y complejas, con la voluntad de experimentar y participar en experiencias que comporten riesgo físico, social, legal o financiero”(Zuckerman, 1994). Básicamente esta dimensión presenta una tendencia a actuar sin planificar las acciones y sin tomar en cuenta las consecuencias de sus actos.

2. Neuroticismo – Ansiedad: En esta dimensión se hace hincapié en la preocupación emocional, miedos, indecisiones, obsesión, sensibilidad a la crítica y falta de confianza en uno mismo. “El principal aspecto de esta dimensión de personalidad es la frecuencia con la que sienten estados afectivos de connotación negativa incluyendo sentimientos de ansiedad, depresión y hostilidad.” (Dolcet i Serra 2006)

3. Agresión–Hostilitad: Esta dimensión da cuenta de “(...)una combinación de la disposición a expresarse de forma agresiva y la grosería,

desconsideración, conducta antisocial, venganza y malicia, o desde el otro polo, disposición a ser agradable y cordial y tener un trato amable con las personas” (Dolcet i Serra, 2006).

4. Actividad: Dimensión que hace referencia a una “Combinación de la necesidad de hacer cosas con la falta de habilidades para relajarse y preferencia por los trabajos duros o que supongan un reto. En este caso también se tienen en cuenta 2 facetas diferentes que las define como actividad general y el esfuerzo por el trabajo.” (Dolcet i Serra, 2006)

5. Sociabilidad: “Hace referencia al número de amigos y a las ganas de estar con ellos, de asistir a fiestas y realizar actividades con los demás en contraposición a realizarlas solo. Se diferencian dos facetas: Amigos y sociedad e Intolerancia a la soledad” (Dolcet i Serra, 2006)

1.2.4.2 Fundamentos Biológicos de modelo de Zuckerman

El aspecto central de este modelo, por lo que a las bases biológicas se refiere, es el papel de la Monoaminoxidasa (MAO), una enzima que actúa en las sinapsis neuronales del Sistema Nervioso Central (SNC) como reguladora de los procesos de transmisión nerviosa.

Las personas con altas puntuaciones en la dimensión de Búsqueda de Sensaciones suelen tener niveles bajos de MAO, lo que afecta a tres neurotransmisores del SNC: la dopamina, la serotonina y la noradrenalina, con importantes consecuencias en conductas básicas como las de

aproximación y evitación. Zuckerman sugiere que la noradrenalina y la dopamina mediatizan los componentes de recompensa. La dopamina controlaría la disponibilidad de explorar y de aproximarse a estímulos nuevos, mientras que la noradrenalina regularía la sensibilidad al refuerzo positivo. Por tanto, los niveles de MAO tendrían un efecto directo sobre los mecanismos biológicos de las dimensiones del modelo de los Cinco Alternativos.

Zuckerman concluye, de forma general, que:

✓ Los mecanismos de exploración y aproximación a estímulos nuevos estarían controlados por los niveles de dopamina sistema mesolímbico. Además, los mecanismos de aproximación a estímulos nuevos también estarían potenciados por las hormonas gonadales a través de su efecto sobre la MAO-B.

✓ El mecanismo de inhibición conductual estaría controlado por el sistema serotoninérgico originado en el núcleo de Rafe y que asciende a través de las estructuras límbicas y del neocórtex.

✓ El Sistema de Activación (Arousal) estaría controlado por el sistema noradrenergico dorsal tegmental, originado en el locus coeruleus y que asciende por la estructura del sistema límbico hasta el neocórtex. (Dolcet i Serra, 2006)

Antecedentes e investigaciones acerca de la
psicología del tránsito

1.3 Antecedentes e investigaciones acerca de la psicología del tránsito

Los rasgos de la personalidad han demostrado también estar relacionados con los estilos de conducción desarrollados por Ben Ari (2004) por ejemplo el estilo de conducción riesgoso; así como tener cierta incidencia en accidentes de tránsito. En este contexto, el rasgo de personalidad denominado búsqueda de sensaciones- impulsividad, parecería ser el predictor más importante del estilo de conducción imprudente y de la implicación en accidentes de autos. Específicamente, este rasgo de personalidad en particular se ha asociado constantemente a prácticas de conducción riesgosa, tales como manejar a altas velocidades o conducir en malas condiciones climáticas o ambientales, así como por otro lado, ha demostrado poseer cierto grado de implicación en lo que refiere a violaciones y accidentes del tráfico.

En la actualidad, la mayor parte de los investigadores concuerdan en que, si bien los resultados obtenidos en los diferentes estudios sobre los estilos de conducción son altamente importantes para poder admitir la implicación de factores de personalidad en el estilo de conducción que influyen en la probabilidad de accidentes de tránsito, específicamente de autos, no proporcionan la información relevante sobre los factores específicos de personalidad relacionados directamente con el estilo de conducción riesgoso. En este contexto, Elander y otros. (1993) han planteado que la responsabilidad

en un accidente de tránsito, está relacionada con la habilidad de conducción y su estilo.

Por “habilidad” se refieren a “las capacidades de los conductores de mantener el control del vehículo y de responder de manera adaptativa a las situaciones complejas del tráfico. Es decir refieren al funcionamiento del conductor. Esta habilidad mejora con práctica y entrenamiento”(Elander, 1993).

Por “estilo” hacen referencia a las maneras que los conductores eligen conducir o habitualmente lo hacen. Esto incluye la elección de conducir a velocidad, y el nivel habitual de atención y la asertividad general. Se espera que los estilos de conducción sean influenciados por las actitudes y creencias con respecto a la conducción así como también, por necesidades y valores más generales propios de cada persona.

A pesar del acuerdo acerca de la importancia del estilo de conducción, no hay aun acuerdo acerca de su conceptualización clara y medición. De hecho, en los últimos años se han construido varios inventarios de auto evaluación del comportamiento en la conducción y de rasgos cognitivos que toman diferentes aspectos de la conducción, como por ejemplo: years (Westerman and Haigney, 2000)—Driving Behavior Inventory (DBI, Gulian et al., 1988; Gulian et al., 1989), Driving Style Questionnaire (DSQ, French et al., 1993), The Attitudes to Driving Violations (ADVS, West and Hall, 1997), Driver Behavior Questionnaire (DBQ, Reason et al., 1990), Drivers Behavior

Questionnaire (Furnham and Saipé, 1993), and Driving Vengeance Questionnaire (DVQ, Wiesenthal et al., 2000). (Ben Ari, 2002)

Se cree que esta diversidad de conceptualizaciones y de escalas de medida que evalúan estilos de conducción refleja la naturaleza altamente compleja y multidimensional del fenómeno. Sin embargo, Ben Ari considera que el estado de la teoría y de la investigación en estilo de conducción permite la integración conceptual y empírica de varias definiciones y escalas a una única conceptualización multidimensional acerca de estilos de conducción

Si bien la mayoría de los investigadores estaban interesados en los comportamientos al volante que se relacionan con los accidentes de auto, Ben Ari y colb. (2005), han ensanchado el alcance a varios comportamientos y hábitos que se relacionan con la conducción en general para revelar la gama entera de estilos de conducción que pueden predecir la implicación en accidentes de autos.

Ben Ari (2002) plantea que siguiendo una revisión de las escalas existentes de estilos de manejo se han hipotetizado que la mayoría de los factores específicos del estilo de manejo de las diferentes escalas, pueden ser integrados en cuatro grupos: a) estilo de conducción riesgoso, b) estilo de conducción ansioso, c) estilo de conducción agresivo y hostil d) estilo de conducción prudente y cordial.

El propósito de esta investigación era destacar la necesidad para una medida multidimensional integrante de los estilos de conducción y examinar la utilidad y la validez de tales medidas. Los estudios realizados por Ben Ari proporcionan una fuerte evidencia para distinguir entre diversos dominios de estilos de conducción así como de la validez y la utilidad interna del MDSI para explicar variaciones en comportamientos de conducción adaptativos y desadaptativos. Las correlaciones entre los ocho factores de MDSI y los rasgos determinados de la personalidad atestiguan la importancia de distinguir entre los diversos estilos de conducción.

Específicamente, los estilos riesgoso, disociativo, y de alta velocidad fueron asociados lo más cerca posible a un racimo de rasgos desadaptativo y de una historia de conducción imprudente, mientras que los estilos prudentes y cordiales fueron asociados a aspectos adaptativos de la personalidad y comportamiento al conducir.

Según conclusiones del estudio llevado a cabo por Ben Ari (2002):

El estilo de conducción riesgoso fue representado por los factores búsqueda de sensaciones de MDSI; el estilo de conducción ansioso fue representado por los factores ansioso y disociativo del MDSI ; el estilo de conducción agresivo y hostil fue representado directamente por el factor

agresivo de MDSI; y factores prudente del MDSI representaron el estilo de conducción cuidadoso.

Los ocho factores internamente coherentes de MDSI son compatibles a la conceptualización teórica así como a estudios anteriores en los estilos de conducción.

Varios resultados apoyaron la validez de los factores de MDSI. Primero, estos factores se presentaron en la autoadministración del inventario que evalúa la implicación en accidentes de auto e imprudencias al manejar.

En segundo lugar, esos factores de MDSI que se esperaba que reflejaran teóricamente maneras desadaptativas de conducir, tales como conducción agresiva, imprudente y de alta velocidad, fueron asociados en la auto-administración del inventario aclarado en primer lugar.

Tercero, el factor de MDSI que se esperaba que teóricamente reflejara una manera adaptativa de conducir (estilo prudente) contribuyó a menor implicación en accidentes de auto.

1.3.1 Estilos de conducción

Ben-Ari, Mikulincer y Gillath Ben-Ari (2004), inician una línea de trabajo basada en una concepción multidimensional de los *estilos de conducción*, entendidos como una serie de patrones de comportamiento vial

relativamente estables y que se relacionan con un mayor o menor riesgo de accidentes. Estos autores definen cinco dimensiones básicas que pueden caracterizar el estilo de conducción de una persona:

✓ *Dimensión "Riesgo"*: se refiere a aquellos comportamientos, conductas, que dan cuenta de una búsqueda deliberada de sensaciones asociadas al riesgo. Específicamente en el área de la conducción, se manifiesta entre otros aspectos, en una tendencia a conducir a alta velocidad, violar normas de seguridad, etc.

✓ *Dimensión "Ansiedad"*: esta dimensión hace referencia a procesos emocionales relacionados con sensaciones de ansiedad y estrés durante la conducción, que en conductas referidas a la situación de conducción se manifiesta fundamentalmente en comportamientos de tipo evitativo, así como en sentimientos de dudas y falta de confianza en las propias habilidades como conductor.

✓ *Dimensión "Agresión"*: este factor hace referencia a un patrón relacionado con la tendencia a experimentar irritación y enojo durante la conducción, y también a las manifestaciones de ira y hostilidad dirigida hacia otros usuarios del tránsito.

✓ *Dimensión "Prudencia y cordialidad"*: haría referencias a un estilo adaptado y emocionalmente estable, que se caracteriza por la adopción de comportamientos seguros y socialmente aceptables, manifiesto a través de

conductas de manejo defensivo, cordialidad hacia otros usuarios y paciencia en situaciones críticas del tránsito.

✓ *Escala estilo de conducción disociativo o de "inatención":* se refiere a la tendencia de una persona a distraerse con facilidad mientras conduce, cometer errores de conducción debido a estas distracciones y exhibir brechas cognitivas mientras maneja,

Los autores han proporcionado evidencia sobre la validez de estas dimensiones vía análisis factorial y sobre la consistencia interna de las medidas de los factores por separado. También han identificado diferencias individuales en los estilos de conducción según variables socio-descriptivo (como género, edad y nivel educativo) e historial previo de accidentes de tránsito.

1.3.2 Otros aportes

Para finalizar vale describir algunas conclusiones obtenidas de otros estudios más próximos en el tiempo realizados por Orit Taubman - Ben-Ari, Mario Mikulincer, Omri Gillath (2004), en el cual se obtuvo que los padres con la responsabilidad de la educación en el manejo riesgoso, tienen una oportunidad de influenciar a los hábitos de sus hijos por medio procesos de socialización en el seno familia. Sin embargo, el rol o influencia de las figuras parentales en los hábitos de manejo riesgoso de sus hijos no generó mucha atención en estudios empíricos, de ahí que en consecuencia, no hubo desarrollos ulteriores.

Otro estudio realizado por el autor, Orit Taubman - Ben-Ari (2005) refieren que los estilos de conducción se ven afectados por el género. Particularmente, se remarca que los hombres tienden a tener un estilo de conducción de más alto riesgo y mayor velocidad en relación con aquel que caracteriza a la mujer. En suma, los hombres históricamente son más propensos de estar involucrados en mayores accidentes fatales que las mujeres.

Objetivos e Hipótesis

2. Objetivos e hipótesis:

2.1 Objetivos:

El objetivo de la investigación es identificar y describir la relación entre estilos de personalidad y estilos de conducción según el modelo del MDSI y las dimensiones de los Cinco Alternativos de Zuckerman.

2.2 Hipótesis

a) Existe una correlación negativa entre el estilo prudente y los rasgos impulsividad – búsqueda de sensaciones; Agresividad, hostilidad y Neurotismo- ansiedad

b) Existe una correlación positiva entre el estilo de conducción predominantemente ansioso y disociativo, con el rasgo de personalidad del tipo Neurotismo-Ansiedad

c) El estilo de manejo agresivo se correlacionará positivamente el rasgo de personalidad Agresividad-Hostilidad, así como también con aspectos de aquella denominado Actividad

d) Las personas que presenten un estilo de conducción riesgoso correlacionarán positivamente con rasgos más relacionados con la impulsividad y búsqueda de sensaciones.

Metodología



3. Metodología

3.1. Participantes

Se trabajó con una muestra no probabilística accidental de conductores de la ciudad de Mar del Plata. La muestra estará compuesta por 200 personas que serán contactados por el equipo e invitados a participar de forma voluntaria. Se utilizará un diseño por cuotas definidas por edad y sexo. Los criterios de inclusión son: ser mayor de edad, tener registro de conducir y haber manejado regularmente durante los últimos 3 meses (al menos una vez por semana). Se garantiza el anonimato y la confidencialidad de los datos.

3.2 Instrumento y procedimiento:

Los estilos de conducción se evaluarán mediante una versión local del inventario MDSI traducida y validada por el Grupo promoción de la Salud, de la Facultad de Ciencias de la Salud y Servicio Social. Los rasgos de personalidad del modelo de Zuckerman, mediante el instrumento SCQ-50, versión en español de Joan Dolcet i Serra. A estos dos instrumentos se agrega un cuestionario con datos socio-descriptivos básicos y datos sobre historial de accidentes.

Se trata de un diseño no experimental transversal correlacional. Los individuos son evaluados en las variables mencionadas en un solo momento. Los datos resultantes fueron analizados mediante técnicas de estadística descriptiva e inferencial utilizando el paquete estadístico SPSS. La correlación



entre las medidas de estilo de conducción y personalidad se analizó mediante técnicas de correlación no-paramétrica..

Resultados

4. Resultados

Los resultados se organizan de la siguiente manera. Primero, se desarrollaran los resultados obtenidos de la muestra total para las correlaciones entre los rasgos de personalidad medidos por el ZKPQ, y los estilos de conducción evaluados por medio del MDSI. A continuación, se desarrollará los resultados de la muestra según sexo entre los rasgos de personalidad y los estilos de conducción. En tercer lugar, se describirá los resultados entre los rasgos de personalidad y los estilos de conducción obtenidos según edad. Por último, se describirá las correlaciones entre los rasgos de personalidad y los estilos de conducción usando los criterios de edad y sexo.

4.1 Correlaciones para la muestra total

4.1.1 Tabla de la muestra total Tabla 1. Correlaciones entre las escalas del ZKPQ y el MDSI(Correlación de Pearson).

Rasgos \ Estilos	Ansioso	Impulsividad, búsqueda de sensaciones	Actividad	Agresivo	Sociabilidad
Riesgo	,040	,232*	,133	,185*	,182*
Disociativo	,325**	,294**	-,047	-,096	,052
Agresión	-,156	,218*	,011	,296**	,066
Prudencia	,086	-,260**	,095	-,337**	-,104
Ansioso	,307**	,009	,008	,029	-,034

La Tabla 1 muestra las correlaciones para la muestra total. Se observa que el estilo de manejo riesgoso no presenta ninguna correlación significativa con los distintos rasgos de personalidad. Sin embargo, se evidencia una correlación débil entre dicho estilo y el rasgo impulsividad/ búsqueda de sensaciones.

En contraposición, el estilo de manejo disociativo presentó una correlación significativa con los rasgos de personalidad ansioso e impulsividad/búsqueda de sensaciones.

A su vez, el estilo agresivo correlacionó significativamente con el rasgo de personalidad agresivo, y por otro lado se obtuvo una correlación débil con el rasgo impulsivo/búsqueda de sensaciones.

En lo que refiere al estilo de manejo prudencia, el mismo presentó una correlación de forma significativa negativamente con el rasgo de personalidad impulsivo/ búsqueda de sensaciones, y agresivo.

Por último, el estilo de conducción ansioso, presentó una correlación significativa, con el rasgo de personalidad ansioso.

4.2 Correlaciones para la muestra por sexo

4.2.1 Tabla de la muestra por sexo. Tabla 2. Correlaciones entre las escalas del ZKPQ y el MDSI(Correlación de Pearson).

Grupo Femenino

Rasgos Estilos	Ansioso	Impulsividad, búsqueda de sensaciones	Actividad	Agresivo	Sociabilidad
Riesgo	,236**	,259**	,043	,212*	,036
Disociativo	,346**	,302**	-,169*	-,007	-,035
Agresión	,056	,240**	-,072	,315**	-,090
Prudencia	,004	-,299**	,123	-,161	-,013
Ansioso	,293**	,009	,036	,050	,077

La Tabla 2 muestra las correlaciones para la muestra por sexo. Se observa que el estilo de conducción riesgoso presenta correlación significativa con los rasgos de personalidad ansioso y búsqueda de sensaciones/impulsividad. También, en el caso del estilo de manejo disociativo, presenta una correlación positiva con los rasgo de personalidad ansioso y búsqueda de sensaciones/impulsividad y agresivo.

El estilo de conducción agresivo presenta, al igual que los anteriores,

correlación con los rasgos de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad y agresivo.

Prudencia correlacionó negativamente con el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad.

Y por último, el estilo ansioso correlacionó positivamente con el rasgo de personalidad ansioso.

Grupo Masculino

Rasgos Estilos	Ansioso	Impulsividad, búsqueda de sensaciones	Actividad	Agresivo	Sociabilidad
Riesgo	,088	,353*	,069	,187*	,012
Disociativo	,341**	,366**	,095	,001	,159
Agresión	,035	,364**	,132	,317**	,111
Prudencia	-,128	-,293**	,072	-,123	,088
Ansioso	,290**	,108	-,094	,133	-,168*

En el caso del grupo masculino, se evidenció una correlación positiva entre el estilo de manejo riesgoso y el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad.

A su vez, el estilo de conducción disociativo correlacionó significativamente con el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad y ansioso.



Pero en el caso del estilo de manejo agresivo, la correlación resultante fue con los rasgos de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad y agresivo.

En cambio, el estilo prudencia correlacionó negativamente con los rasgos de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad.

Y por último, estilo de conducción ansioso correlacionó positivamente con el rasgo de personalidad ansioso.

4.3 Correlaciones para la muestra por edad

4.3.1 Tabla de la muestra por edad. Tabla 3. Correlaciones entre las escalas del ZKPQ y el MDSI(Correlación de Pearson).

<mediana edad

Rasgos Estilos	Ansioso	Impulsividad, búsqueda de sensaciones	Actividad	Agresivo	Sociabilidad
Riesgo	,085	,367**	,008	,147	,004
Disociativo	,339**	,325*	,260*	-,127	,220
Agresión	-,050	,375**	,113	,202	,124
Prudencia	-,158	-,332*	,065	-,233	-,009
Ansioso	,325**	,172	,029	,120	-,309*

En el caso de <mediana de edad, se obtuvo que el estilo de manejo riesgosos correlacionó con el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad.

En el caso del estilo de conducción disociativo, éste correlacionó positivamente con el rasgo de personalidad ansioso.

En cambio, el estilo de manejo agresivo presentó correlación con el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad.

Por último, la correlación entre el estilo ansioso y el rasgo de personalidad ansioso es significativa.

>mediana de edad

Estilos \ Rasgos	Ansioso	Impulsividad, búsqueda de sensaciones	Actividad	Agresivo	Sociabilidad
Riesgo	,114	,133	,208	,223	,072
Disociativo	,386**	,262*	-,017	,123	,150
Agresión	,111	,341**	,170	,404**	,117
Prudencia	-,100	-,157	,048	-,029	,158
Ansioso	,268*	,100	-,184	,146	-,077

Se obtuvieron tres correlaciones significativas.

Una de las correlaciones significativas es entre estilo de manejo disociativo y rasgo de personalidad ansioso.

Las dos correlaciones restantes son que, estilo de conducción agresivo correlacionó positivamente con el rasgo de personalidad conducción búsqueda de sensaciones/impulsividad y agresivo.

4.4 Correlaciones para la muestra por edad y sexo

4.4.1 Tabla de la muestra por edad y sexo. Tabla 4. Correlaciones entre las escalas del ZKPQ y el MDSI(Correlación de Pearson).

Grupo Femenino <mediana de edad

Rasgos Estilos	Ansioso	Impulsividad, búsqueda de sensaciones	Actividad	Agresivo	Sociabilidad
Riesgo	,179	,137	,272*	,189	,234*
Disociativo	,304*	,368**	-,076	,085	,060
Agresión	-,124	,165	,041	,391**	,029
Prudencia	,117	-,219	,043	-,347**	-,111
Ansioso	,319*	,032	,121	,017	,230

El grupo femenino <mediana de edad presentó correlación positiva en el caso de el estilo de conducción disociativo y el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad.

El estilo agresivo correlacionó significativamente con el rasgo de

personalidad agresivo. En cambio, el estilo de manejo prudente correlacionó negativamente con el rasgo de personalidad agresivo.

Grupo Femenino >mediana de edad

Rasgos Estilos	Ansioso	Impulsividad, búsqueda de sensaciones	Actividad	Agresivo	Sociabilidad
Riesgo	,275*	,273*	-,116	,278*	-,102
Disociativo	,170	,135	-,180	-,066	-,052
Agresión	,221	,280*	-,168	,228	-,187
Prudencia	-,054	-,280*	,106	,029	,004
Ansioso	,264*	-,053	-,024	,084	-,039

El grupo femenino >mediana de edad no evidenció correlaciones significativas entre rasgos de personalidad y estilos de conducción.

Grupo Masculino <mediana de edad

Rasgos Estilos	Ansioso	Impulsividad, búsqueda de sensaciones	Actividad	Agresivo	Sociabilidad
Riesgo	,085	,367**	,008	,147	,004
Disociativo	,339**	,325*	,260*	-,127	,220
Agresión	-,050	,375**	,113	,202	,124
Prudencia	-,158	-,332*	,065	-,233	-,009
Ansioso	,325*	,172	,029	,120	-,309*

El grupo masculino <mediana de edad correlacionó positivamente el estilo de manejo riesgoso y rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad.

En el caso del rasgo del estilo disociativo correlacionó positivamente con el rasgo de personalidad ansioso.

Y por último, el estilo de conducción agresivo correlacionó con el rasgo de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad.

Grupo masculino >mediana de edad

Rasgos Estilos	Ansioso	Impulsividad, búsqueda de sensaciones	Actividad	Agresivo	Sociabilidad
Riesgo	.114	.133	.208	.223	.072
Disociativo	.386**	.262*	-.017	.123	.150
Agresión	.111	.341**	.170	.404**	.117
Prudencia	-.100	-.157	.048	-.029	.158
Ansioso	.268*	.100	-.184	.146	-.077

El grupo masculino >mediana de edad, presento las correlaciones de, por un lado el estilo disociativo con el rasgo de personalidad ansioso, y por el otro, el estilo de manejo agresivo con los rasgos de personalidad búsqueda de sensaciones/impulsividad y agresivo.

Discusión

5 .Discusión

5.1 Hipótesis

a) Existe una correlación negativa entre el estilo prudente y los rasgos de personalidad impulsividad – búsqueda de sensaciones; Agresividad-hostilidad y Neurotismo- ansiedad.

b) Existe una correlación positiva entre el estilo de conducción predominantemente ansioso y disociativo, con el rasgo de personalidad del tipo Neurotismo-Ansiedad

c) El estilo de manejo agresivo se correlacionará positivamente el rasgo de personalidad Agresividad-Hostilidad, así como también con aspectos de aquella denominado Actividad

d) Las personas que presenten un estilo de conducción riesgoso correlacionarán positivamente con rasgos más relacionados con la impulsividad y búsqueda de sensaciones.

5.2 Interpretación de hipótesis

Frente a la hipótesis planteada en el inciso a), acerca de la presencia de una correlación negativa entre el estilo prudente y el rasgo de personalidad impulsividad- búsqueda de sensaciones, se evidenció en el grupo sin discriminación de edad y sexo se que la misma es de $r=-.260$ $p<.01$. Tomando

el parámetro de diferenciación por sexo, se obtuvo que en el grupo femenino la correlación negativa presenta un valor de $r = -.299$ $p < .01$, siendo en el grupo masculino de $r = -.293$, $p < .01$. Dicha correlación en grupos organizados por edad al igual que grupos organizados por edad y sexo la correlación no es significativa.

Frente a la hipótesis de que existe una correlación negativa entre estilo de manejo prudente y el rasgo de personalidad agresivo, en la tabla de la muestra total, se evidenció que la correlación fue significativa con un valor de $r = -.337$ $p < .01$. No se evidenció correlación significativa en los grupos diferenciado por sexo, por edad, ni tampoco en los grupos femenino por encima de la mediana de edad, masculino por debajo como por encima de la mediana de edad. Sin embargo en el grupo femenino, por debajo de la mediana de edad, se evidenció una correlación significativa de $r = -.347$ $p < .01$.

La hipótesis que plantea una correlación negativa entre el estilo de conducción prudente y el rasgo de personalidad ansioso, no evidenció correlación alguna, en ninguno de los grupos.

A su vez, la hipótesis que sostiene una correlación positiva entre el rasgo estilo de conducción ansioso y el rasgo de personalidad neurotismo-ansiedad se obtuvo una correlación significativa de valor $r = .307$ $p < .01$ en el grupo sin discriminación por edad y sexo. En grupo femenino se evidencia también una correlación positiva de $r = .293$ $p < .01$, al igual que en el grupo

masculino la correlación positiva es de $r=.290$ $p<.01$. Teniendo en cuenta el grupo por edad la correlación en menores a la mediana de edad, presenta un valor significativo de $r=.325$ $p<.01$. En cambio, en el grupo de personas mayores a la mediana de edad no es significativa, al igual que en los grupos discriminados por edad y sexo la correlación no es significativa.

En relación a la hipótesis que plantea que el estilo de manejo disociativo y el rasgo de personalidad ansiedad –neurotismo en el grupo sin discriminación de sexo y edad la correlación es significativa positivamente a nivel de $r=.325$ $p<.01$. En el grupo organizados por sexo, en el caso del grupo femenino la correlación es también positiva, presentando un valor de $r=.346$ $p<.01$, al igual que en grupo masculino con un resultado de $r=.341$ $p<.01$. Teniendo en cuenta el grupo por edad la correlación tanto en menores ($r=.339$ $p<.01$), como en mayores ($r=.386$ $p<.01$), a la mediana de edad la correlación es significativa. En el caso del grupo masculino por debajo de la mediana de edad, la correlación es significativa con un valor de $r=.339$ $p<.01$, y por encima de la misma también es significativa a nivel de $r=.386$ $p<.01$. Por otro lado no se encontraron correlaciones significativas en los grupos femeninos menor o mayor a la mediana de edad.

En el caso de la hipótesis del inciso c) acerca de la correlación positiva entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad agresivo, se evidenció: en el grupo de la muestra total, una correlación significativa de

$r=,296$ $p<.01$, en el grupo femenino, una correlación significativa de $r=,315$ $p<.01$, en el grupo masculino $r=,317$ $p<.01$, en el grupo de sujetos mayores a la mediana de edad, una correlación positiva de $r=,404$ $p<.01$, en el grupo femenino por debajo de la mediana de edad una correlación positiva de $r=,391$ $p<.0$, en el grupo masculino mayor a la mediana de edad se evidenció una correlación de $r=,404$ $p<.01$. No se evidenció correlación significativa en el grupo de menores a la mediana de edad exclusivamente, al igual que en el grupo femenino, mayor a la mediana de edad, ni en el grupo masculino, menor a la mediana de edad.

Por su parte, la conjetura del inciso c) acerca de la correlación positiva entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad actividad, no se evidenció ninguna correlación significativa.

Finalmente, la hipótesis planteada acerca de la correlación positiva entre el estilo de conducción riesgoso y el rasgo de personalidad impulsividad-Búsqueda de sensaciones, presentó los siguientes resultados: se evidenció una correlación positiva en el grupo femenino a nivel de $r=,259$ $p<.01$, en el grupo menor a la mediana de edad, una correlación significativa de $r=,367$ $p<.01$, en el grupo masculino por debajo de la mediana de edad una correlación significativa de $r=,367$ $p<.01$. Sin embargo, no se evidenciaron correlaciones significativas en los grupos de muestra total, grupo masculino, grupo por encima de la mediana de edad, en el grupo femenino por debajo de la mediana de edad

y por encima de la misma, ni en el grupo masculino por encima de la mediana de edad.

Conclusiones

6. Conclusiones

Este apartado se organizara del siguiente modo: en primer lugar se realizarán comentarios acerca de los estilos de conducción y de las relaciones obtenidas con los rasgos de personalidad evaluados. En segundo lugar se exponen las características de los conductores de nuestra ciudad (tal como fueron expresadas en el cuestionario autoadministrado) en relación con nuestras hipótesis de trabajo y con los resultados obtenidos en otras investigaciones, en tercer lugar se presentarán los obstáculos y limitaciones del estudio, y por último las consideraciones finales.

6.1Comentarios generales

La finalidad de este trabajo, consistió realizar un estudio correlacional entre los estilos de manejo desde el modelo propuesto por Ben Ari (2002), adaptado a la ciudad por Ledesma, Peltzer y Poo (2006), y los rasgos de personalidad desde los modelos de Zuckerman, llamado "los 5 alternativos". Con esta finalidad, se realizó una amplia revisión de material bibliográfico afines con el propósito de plasmar fundamentos teóricos que avalarían ésta investigación.

El núcleo de la investigación consta de 4 hipótesis donde se plantea la existencia o no de correlaciones positivas y/o negativas entre determinados estilos de conducción y rasgos de personalidad. Se utilizó como materia prima, una muestra total no probabilística accidental de 200 conductores de la ciudad de Mar del Plata, dichos datos fueron analizados con una versión local del inventario MDSI traducida y validada por el Grupo promoción de la Salud, de la Facultad de Ciencias de la Salud y Servicio Social. Los rasgos de personalidad del modelo de Zuckerman (1992), mediante el instrumento SCQ-50, versión en español de Joan Dolcet i Serra (2006).

6.2 Resumen de resultados

Grupo: muestra total

- El estilo prudente correlacionó negativamente con el rasgo impulsividad- búsqueda de sensaciones.
- No existe correlación negativa entre estilo de manejo prudente y el rasgo de personalidad agresivo.
- *no existe una correlación negativa entre el estilo de conducción prudente y el rasgo de personalidad ansioso
- *se obtuvo una correlación positiva entre el estilo de conducción ansioso y el rasgo de personalidad neurotismo- ansiedad
- *se obtuvo correlación significativa entre el estilo disociativo de conducción y el rasgo ansiedad –neurotismo

- *se obtuvo correlación positiva entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad agresivo
- *no se evidenció una correlación positiva entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad actividad
- *no existe una correlación positiva entre el estilo de conducción riesgoso y el rasgo de personalidad impulsividad- Búsqueda de sensaciones

Resultados discriminados por sexo

- *el estilo prudente correlacionó negativamente con el rasgo impulsividad- búsqueda de sensaciones tanto en masculino como en femenino
- *no existe correlación negativa entre estilo de manejo prudente y el rasgo de personalidad agresivo
- *no existe una correlación negativa entre el estilo de conducción prudente y el rasgo de personalidad ansioso
- *se obtuvo una correlación positiva entre el estilo de conducción ansioso y el rasgo de personalidad neurotismo- ansiedad tanto en el grupo masculino como femenino
- *tanto en masculino como en femenino la correlación es significativa entre el estilo disociativo de conducción y el rasgo ansiedad – neurotismo

- *se obtuvo una correlación positiva entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad agresivo tanto en masculino como en femenino
- *no se evidenció una correlación positiva entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad actividad
- *existe una correlación positiva entre el estilo de conducción riesgoso y el rasgo de personalidad impulsividad- Búsqueda de sensaciones sólo en el grupo de mujeres

Resultados discriminados por edad

- *el estilo prudente no correlacionó negativamente con el rasgo impulsividad- búsqueda de sensaciones
- *no existe correlación negativa entre estilo de manejo prudente y el rasgo de personalidad agresivo
- *no existe una correlación negativa entre el estilo de conducción prudente y el rasgo de personalidad ansioso
- *no existe correlación entre el estilo de conducción ansioso y el rasgo de personalidad neurotismo- ansiedad tanto en el grupo >mediana como en el grupo <mediana de edad.
- *tanto en <mediana de edad como >mediana de edad, la correlación es significativa entre el estilo disociativo de conducción y el rasgo ansiedad –neurotismo

- *se obtuvo una correlación positiva entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad agresivo sólo en el grupo >mediana de edad
- *no se evidenció una correlación positiva entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad actividad
- *existe una correlación positiva entre el estilo de conducción riesgoso y el rasgo de personalidad impulsividad- Búsqueda de sensaciones sólo en el grupo menor a la mediana de edad

Resultados discriminado por edad y sexo:

- *el estilo prudente no correlacionó negativamente con el rasgo impulsividad- búsqueda de sensaciones
- *existe correlación negativa entre estilo de manejo prudente y el rasgo de personalidad agresivo solamente en el grupo femenino, por debajo de la mediana de edad
- *no existe una correlación negativa entre el estilo de conducción prudente y el rasgo de personalidad ansioso
- *no existe correlación entre el estilo de conducción ansioso y el rasgo de personalidad neurotisismo- ansiedad en los grupos discriminados por edad y sexo

- *existe correlación significativa solamente en el grupo masculino entre los estilo disociativo de conducción y el rasgo ansiedad –neurotismo tanto en <mediana de edad como en >mediana de edad.

- *se obtuvo una correlación positiva entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad agresivo en el grupo femenino por debajo de la mediana de edad al igual que en el grupo masculino mayor a la mediana de edad

- *no se evidenció una correlación positiva entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad actividad

- *existe una correlación positiva entre el estilo de conducción riesgoso y el rasgo de personalidad impulsividad- Búsqueda de sensaciones sólo en el grupo masculino por debajo de la mediana de edad

Se observó en relación a los resultados de la primera hipótesis planteada que el rasgo de personalidad ansioso no dificultaría el desplegar un estilo de conducción prudente, tanto en mujeres como en varones, así como también en el caso de las diferentes grupos etarios. Lo que podría dar cuenta de que si bien alguien que tiene un estilo prudente de manejo teniendo a su vez rasgos de personalidad ansioso, puede deberse a que el mismo podría presentar sensibilidad a la crítica de ajenos o de otros, o un estado de alerta general, lo que beneficiaría la atención y preocupación al volante.

En cuanto a la correlación entre el estilo de conducción prudente y el rasgo impulsividad/búsqueda de sensaciones, se evidenció que en el caso del grupo para la muestra total y en el que se diferencia por sexo, se presentó la correlación negativa. Sin embargo en aquellos grupos en donde la edad es utilizada como un variable a tomar en cuenta, la correlación no se presentó. Ante dicha situación, podría pensarse que en general aquellas personas con rasgos impulsivos, no poseerían un estilo de manejo prudente. Es decir que la tendencia a la búsqueda de experiencias y sensaciones intensas, prima sobre la tendencia a adoptar comportamientos seguros y socialmente aceptables. Sin embargo, la edad daría cuenta de que una persona que hoy tiene rasgos de personalidad impulsivos/búsqueda de sensaciones, el día de mañana podrían desarrollar un estilo de manejo prudente.

En relación a la correlación entre el estilo de manejo prudente y el rasgo de personalidad agresivo, evidenció que casi todas aquellas personas agresivas no necesariamente manejan de manera imprudente. Por lo tanto, la tendencia a cuidar de sí mismo y de terceros tendría mayor peso que la descarga de la agresividad mediante la grosería, desconsideración, conducta antisocial, venganza y malicia. La excepción fue en el grupo femenino menor a la mediana de edad, que vislumbró que su tendencia sería desplegar sus rasgos agresivos, en la conducción vial, lo que daría cuenta de cierta dificultad al momento de controlar los impulsos en pos de desplegar un estilo adaptado y emocionalmente estable.



En cuanto a la correlación entre el estilo ansioso y el rasgo de personalidad ansioso, la correlación se presentó en los grupos de la muestra total y el grupo por sexo, lo que daría cuenta de aquellas personas tanto masculinas como femeninas que presentan rasgos ansiosos manejarían de manera ansiosa. Es decir, que al momento del manejo estas personas desplegarían cierta la preocupación emocional, tensión, miedos, indecisiones, etc. Llama la atención que la correlación desaparece al diferenciarlos por edad, lo que daría cuenta de que la edad afectaría los resultados en la medida de que pondría en juego elementos que escaparían a lo medido.

En el caso del estilo disociativo y el rasgo ansioso, los resultados dan cuenta de que en el único grupo que no se da la correlación es en el grupo femenino > o< a la mediana de edad. Se encuentra una coincidencia con lo anteriormente planteado, donde las mujeres cuanto más rasgos ansiosos, mayor atención al tráfico. En lo que refiere a los otros grupos donde la correlación se presenta, es que aquellas personas ansiosas prestan atención a otras variables secundarias como por ejemplo preocupaciones o problemáticas a nivel emotivo que al momento de manejar dificultarían su atención al tráfico.

Teniendo en cuenta a la correlación entre el estilo de conducción agresivo y el rasgo de personalidad agresivo, lo que más llamaría la atención es: en los grupos masculino menor a la mediana de edad, y femenino mayor a la mediana de edad, no se evidencia dicha correlación. Sin embargo, si se presenta en los grupos masculino, mayor a la mediana de edad y femenino

menor a la mediana de edad, lo que podría pensarse de que esto tendría que ver con aspectos culturales donde los hombres mayores tienden a exteriorizar con mayor facilidad la agresión que las mujeres mayores.

Por último, en general las personas impulsivas no necesariamente manejarían de manera riesgosa. Por lo tanto, el rasgo búsqueda de sensaciones no estaría vinculado con poner en peligro la integridad propia o de terceros. Sin embargo, principalmente en el grupo de sexo masculino menores a la mediana de edad con rasgos impulsivos presentarían la tendencia de manejar de manera riesgoso, lo que daría cuenta de la visión cultural acerca del “macho” que con los años se esfumaría. Esto podría estar relacionado con la tendencia de hombres jóvenes a participar en “picadas”, donde la posibilidad de contraer un accidente aumenta.

6.3 Limitaciones de trabajo y líneas de investigación futura

Como limitaciones de nuestro estudio podrían mencionarse las siguientes:

En primer lugar, vale aclarar que la muestra utilizada fue de 200 personas, sería interesante que en próximos estudios se expandiese la cantidad de personas con el fin de evaluar si los resultados obtenidos en este trabajo son representativos de de la población de la ciudad de Mar del Plata.

En segundo lugar realizar un estudio longitudinal mejoraría la interpretación y confiabilidad de los datos, administrando el cuestionario aproximadamente semestralmente a las mismas personas con la finalidad de poder dar cuenta de posibles variaciones sobre todo en los grupos divididos según el criterio de la edad. Esto se llevaría a cabo con la finalidad de dar cuenta de si las correlaciones entre los rasgos de personalidad y los estilos de conducción se ven afectadas o no a lo largo del tiempo.

Así también, creemos válido que se realice una revisión de los cuestionarios utilizados dado que algunos de los ítems presentaron cierta dificultad de comprensión o ambigüedad en la consigna, que podría haber afectado los resultados obtenidos. Por otro lado, la longitud del cuestionario podría haber dificultado la tarea debido a la mala predisposición que ciertos sujetos presentaron.

Otro tema a revisar sería el hecho de si las personas entrevistadas hayan o no respondido de forma sincera y acorde a la imagen que tienen de si mismos, puesto que los resultados también pueden haberse visto afectados por respuestas que no se condicen con la realidad, viéndose las correlaciones aumentadas o disminuidas como consecuencia de esto.

El hecho de que se evidencien resultados que escapan a la comprensión u objetivo del trabajo así como también aquellos que no eran esperados, estaría dando cuenta de la necesidad de ampliar o revisar las variables utilizadas en este estudio, para proyectos futuros.

Como posibles estudios futuros sería interesante que se tomen variables más específicas con el fin de arribar a resultados más concluyentes y específicos que otorguen información diferenciada de otros rasgos de personalidad así como de la existencia o no de relación con estilos de conducción.

Referencias Bibliográficas

Allport, G. W. (1937) *Personality: A psychological interpretation*. New York: Holt, Rinehart, & Winston

Allport, G. W. (1961). *Pattern and growth in personality*. New York: Holt, Rinehart and Winston

Allport, G.W., Odbert, H.S. (1936). Trait names: a psycho-lexical study. *Psychological Monographs*, 47 (211).

Catell, R.B. (1964). Validity and reliability: A proposed more basic set of concepts. *Journal of Educational Psychology*, 55 , 1-22.

Cattell, R. B. (1943). The description of personality: Basic traits resolved into clusters." *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 38, 476-506

Cloninger, C.R., Svrakic, D.M. y Przybeck, T.R. (1993). A psychobiological model of temperament and character. *Archives of General Psychiatry*, 50 (12), 975-990.

Costa, P.T. y McCrae, R.R. (1985). *The NEO Personality Inventory Manual*. Odessa FL, Psychological Research.

Costa, P.T. y McCrae, R.R. (1992). *Normal personality assessment in clinical practice, the NEO Personality Inventory*. Psychological Assessment.

De Raad, B., y Perugini, M. (2002) *Big Five Assessment*. Gottingen, Hogrefe & Huber Publishers.

Dolcet i Serra, J. (2006). *Carácter y Temperamento. Similitudes y diferencias entre los modelos de personalidad de 7 y 5 factores*. Tesis doctoral. Universitat de Lleida.

Eysenck, H. J., y Eysenck, M. W. (1985). *Personality and individual differences*. New York.: Plenum Press.

Fiske, D.W. (1949). Consistency of the factorial structures of personality ratings from different sources. *Journal of Abnormal Social Psychology*, 44, 329-344.

Gray, J. A. (1981). A critique of Eysenck's theory of personality. En H. J. Eysenck , *A model for personality* 246-276. Berlin: Springer-Verlag

Goldberg, L.R. (1992). The development of markers for the big five factor structure. *Psychological Assessment*. 4 (1), 26-42

Guilford, J.P. (1967) *The Nature of Human Intelligence*. New York, Mc Graw-Hill

Gutiérrez-Zotes J. A., Ramos Brieva J. A., Sainz Ruiz J. (2001). Desarrollo de la versión española del cuestionario de personalidad Zuckerman-Kuhlman (ZKPQ-III) y propiedades psicométricas, *Psiquis*, 22(6), 239-250.

Haier R. J. (2004). *Studies of Personality: The Slow Revolution*. En R. Stelmack , *On the Psychobiology of Personality: Essay in Honor of Marvin Zuckerman*. Amsterdam: Elsevier Science/Pergamon Press.

Ledesma R., Peltzer R, Poo F.(2006), *Adaptación del MDSI Inventario Multidimensional de Estilos de Conducción Vial*, Mar del Plata, UNMdP

- McDougall W. (1932). Of the words character and personality. *Character Personality*, 1, 3-16
- McCrae, R. R., y John, O. P. (1992). An Introduction to the the Five Factor Model and his applications. *Journal of Personality*, 60(2), 162-215.
- Romero E., Luengo M.A., Gómez-Fraguela J. y Sobral J. (2002). La estructura de los rasgos de personalidad en adolescentes: El Modelo de Cinco Factores y los Cinco Alternativos. *Psicothema*, 14, 134-143
- Sanz, Jesús (2003). *Psicología de la Personalidad*. Dpto Psicología Clínica-U.C.M. 5-11
- Sümer N. (2002). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 949-964
- Taubman - Ben-Ari, O., Findler, L., & Mikulincer, M. (2002). The effects of mortality salience on relationship strivings and beliefs - The moderating role of attachment style. *British Journal of Social Psychology*, 41, 419-441.
- Taubman-Ben Ari O. (2005). Couple similarity for driving style, *Transportation Research Part F* 9, 185-195
- Taubman- Ben-Ari O. .Mikulincer M., Gillath O.(2002) The multidimensional driving style inventory—scale construct and validation, *Accident Analysis and Prevention*, 36, 323-332

Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer M., Gillath O. (2004). From parents to children—similarity in parents and offspring driving styles. *Transportation Research, Part F 8*, 19-29

Yela, J R., Gómez Martínez, M.A., Salgado Ruíz, A. (2001). Efectos de la predecibilidad en Indefensión Aprendida Crónica. *Psicothema*, 13, 592-597.

Zuckerman, M. (1979). *Sensation seeking, Beyond the optimal level of arousal*. Hillsdale, N.J.: Lawrence Erlbaum Associates Publishers.

Zuckerman, M. (1991). *Psychobiology of Personality*. New York: Cambridge University Press.

Zuckerman, M. (1992). What is the Basic factor and which factor are Basic? Turtles all the way down. *Personality and Individual Differences*, 13, 675-681.

Zuckerman, M., Kuhlman, D. M. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of Personality*, 68, 999-1029.

Zuckerman, M., Kuhlman, D., Teta, P., Joireman, J., y Kraft, M., (1993). A Comparison of three structural models of personality; the big three, the big five, and the alternative five. *Journal of Personality and Social Psychology*, 65, 757-768.



Zuckerman, M., Kuhiman, D., Carnac, C. (1988). What lies beyond E and N?
Factor analysis of scales believed to measure basic dimensions of personality.
Journal of Personality and Social Psychology. 54, 96-107.