

PROPIEDADES PSICOMÉTRICAS DE UN INSTRUMENTO PARA LA MEDICIÓN DE
BÚSQUEDA DE SENSACIONES ANTE CONDUCTAS DE RIESGO AL CONDUCIR EN
PERSONAS DE 18 A LOS 55 AÑOS DE LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO



ANGELICA JULIETH ENCARNACIÓN AGUDELO
JUAN DAVID MENJURA TORRES
YEIMI SOFIA QUEVEDO SANTIAGO



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
FACULTAD DE PSICOLOGÍA
VILLAVICENCIO

2024

PROPIEDADES PSICOMÉTRICAS DE UN INSTRUMENTO PARA LA MEDICIÓN DE
BÚSQUEDA DE SENSACIONES ANTE CONDUCTAS DE RIESGO AL CONDUCIR EN
PERSONAS DE 18 A LOS 55 AÑOS DE LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO

ANGELICA JULIETH ENCARNACIÓN AGUDELO

JUAN DAVID MENJURA TORRES

YEIMI SOFIA QUEVEDO SANTIAGO

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de psicología

Asesor

Mg. PEDRO ALEXIS MOJICA GÓMEZ

Magister en Psicología de la salud

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS

FACULTAD DE PSICOLOGÍA

VILLAVICENCIO

2024

Autoridades Académicas

P. Álvaro José ARANGO RESTREPO, O. P.

Rector General

P. Mauricio Antonio CORTÉS GALLEGO, O. P.

Vicerrector Académico General

P. José Antonio BALAGUERA CEPEDA, O. P.

Rector Seccional Villavicencio

P. Rodrigo GARCÍA JARA, O. P.

Vicerrector Académico Seccional Villavicencio

Mg. Julieth Andrea SIERRA TOBÓN

Secretaria General Seccional Villavicencio

Mg. Andrea Carolina CAÑÓN SANCHEZ

Decana de la Facultad de psicología

Agradecimientos

Me gustaría comenzar expresando mi profunda gratitud a Dios y a mis padres, quienes han sido mi apoyo incondicional desde el día cero de este camino y continúan motivándome para mejorar constantemente, fuimos y seremos un gran equipo. Agradezco enormemente a nuestro asesor por su orientación, enseñanzas y constante motivación hacia el éxito de este proyecto. Mis compañeros de proyecto merecen mi reconocimiento por su determinación y perseverancia inquebrantables. También quiero agradecer a mis amigos y ahora colegas, quienes contribuyeron con su energía y disposición frente a las necesidades que surgieron a lo largo del camino, incluso hasta la etapa final, quienes fueron y serán por siempre en esta historia, espero que sus caminos estén llenos de éxitos. Por último, deseo reconocerme a mí misma por el esfuerzo dedicado, las noches en vela y los desafíos superados en este trayecto, que hoy culminan de manera satisfactoria.

Sofia Quevedo

Me concedo a mí misma un profundo agradecimiento por el coraje y la determinación que he demostrado a lo largo de este camino hacia el éxito. Cada paso, cada desafío superado ha sido un recordatorio de mi capacidad para crecer y aprender, a mis compañeros de proyecto, quiero reconocer el esfuerzo y la dedicación de estos, cuya colaboración ha sido invaluable. A nuestro asesor, por su guía y por alentarnos a alcanzar nuevas alturas en este trayecto que estuvimos trabajando, a mis padres, quienes hicieron lo posible por estar donde estoy, les agradezco.

Angelica Encarnación

Contenido

	Pág.
Resumen.....	8
Abstract	9
Introducción	10
Planteamiento y formulación del problema	11
Justificación	15
Objetivos	17
Objetivo General	17
Objetivos Específicos	17
Marcos de referencia	18
Marco Epistemológico.....	18
Marco Disciplinar	19
Propiedades psicométricas.....	19
Personalidad	20
Rasgos de personalidad.....	20
Búsqueda de sensaciones.....	21
Temperamento.....	22
Carácter	22
Percepción de riesgo	23
Conductas de riesgo	23
1Riesgo	23
Accidente vial.....	24
Teoría clásica de los test	24
Validez de constructo.....	24
Confiabilidad	25
Marco multidisciplinar	25
Sociología	25
Antropología.....	26

Salud publica	27
Marco legal.....	28
Ley 769 de 2002.....	28
Antecedentes Investigativos	32
Metodología.....	37
Diseño.....	37
Población.....	37
Criterios de inclusión:	38
Criterios de exclusión:	38
Instrumentos.....	38
Procedimiento.....	40
Fase I:	40
Fase II:	40
Fase III:.....	40
Fase IV:	40
Fase V:.....	40
Fase VI:	40
Fase VII:	40
Fase VIII:.....	40
Fase IX:	40
Consideraciones Éticas.....	41
Resultados	43
Análisis factorial exploratorio (AFE)	44
Análisis de Confiabilidad	50
Discusión de resultados.....	56
Conclusiones.....	57
Aportes, Limitaciones y Sugerencias	59
Referencias.....	63
Anexos.....	72

Lista de Tablas

	Pág.
Tabla 1 Datos sociodemográficos.....	43
Tabla 2 Datos sociodemográficos.....	43
Tabla 3 Datos sociodemográficos.....	44
Tabla 4 Tiempo que llevan conduciendo los participantes	44
Tabla 5 Varianza Total Explicada por los Componentes del Análisis Factorial	45
Tabla 6 Matriz de Componentes Rotados del Análisis Factorial.....	45
Tabla 7 Estadísticas Descriptivas de los Ítems del Cuestionario de Conducción de Riesgo	48
Tabla 8 Alfa de Cronbach basada en elementos	50
Tabla 9 Confiabilidad del Instrumento de Medición de Búsqueda de Sensaciones ante Conductas de Riesgo al Conducir con los 34 ítems iniciales	50
Tabla 10 Confiabilidad del Instrumento de Medición de Búsqueda de Sensaciones ante Conductas de Riesgo al Conducir con los 34 ítems iniciales	51
Tabla 11 Confiabilidad del Instrumento de Medición de Búsqueda de Sensaciones ante Conductas de Riesgo al Conducir con los 31 ítems.	52
Tabla 12 Confiabilidad del Instrumento de Medición de Búsqueda de Sensaciones ante Conductas de Riesgo al Conducir.	53
Tabla 13 Confiabilidad del factor 1 nombrado “Tendencia a buscar sensaciones en la conducción”	54
Tabla 14 Confiabilidad del factor 2 nombrado “Conductas de riesgo y desafío en la conducción”	54
Tabla 15 Confiabilidad del factor 3 nombrado “Conductas de riesgo y desafío en la conducción”	55
Tabla 16 Confiabilidad del factor 4 nombrado “Tolerancia al riesgo y desconsideración por la seguridad en la conducción”	55
Tabla 17 Confiabilidad del factor 5 nombrado “Atracción por el riesgo en la conducción”	55

Resumen

El objetivo de esta tesis es evaluar las propiedades psicométricas de un instrumento diseñado para medir la búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir en personas de 18 a 55 años en la ciudad de Villavicencio, Meta. Se desarrolló un cuestionario inicialmente de 34 ítems, administrado a una muestra de 170 participantes. Para asegurar la validez de constructo del instrumento, se realizaron análisis factoriales exploratorios y confirmatorios. La medida de adecuación KMO fue de 0.933, y la prueba de esfericidad de Bartlett resultó significativa ($p < 0.05$), confirmando la adecuación del análisis factorial. Se eliminaron tres ítems debido a coeficientes de discriminación inferiores a 0.19. El análisis factorial identificó cinco componentes principales que explican el 66.68% de la varianza total. La fiabilidad del instrumento fue alta, con un coeficiente alfa de Cronbach de 0.951, indicando excelente consistencia interna.

Los resultados destacan que el instrumento posee validez de constructo y es confiable para continuar con los demás tipos de validez que permitan medir la propensión a conductas de riesgo al conducir. Las principales discusiones giran en torno a la identificación de conductores con mayor propensión a comportamientos arriesgados y la utilidad del instrumento para desarrollar programas de intervención y educación vial. Se concluye que la continuidad en la investigación es crucial para mejorar la seguridad vial, validando el contenido y criterio del instrumento en diversas poblaciones. Además, se recomienda aumentar la muestra, realizar validez de contenido y de criterio y adaptar el instrumento a diferentes contextos culturales para evaluar su generalidad y eficacia en la promoción de hábitos de conducción seguros.

Palabras Clave: Búsqueda de sensaciones, conductas de riesgo, conducción, propiedades psicométricas, validación de constructo instrumentos.

Abstract

The objective of this thesis is to evaluate the psychometric properties of an instrument designed to measure sensation-seeking behavior in relation to risky driving in individuals aged 18 to 55 in the city of Villavicencio, Meta. An initial 34-item questionnaire was developed and administered to a sample of 170 participants. To ensure the instrument's validity, exploratory and confirmatory factor analyses were conducted. The KMO measure of sampling adequacy was 0.933, and Bartlett's test of sphericity was significant ($p < 0.05$), confirming the appropriateness of the factor analysis. Three items were eliminated due to discrimination coefficients below 0.19. The factor analysis identified five main components explaining 66.68% of the total variance. The instrument's reliability was high, with a Cronbach's alpha coefficient of 0.951, indicating excellent internal consistency.

The results highlight that the instrument has construct validity and reliable for measuring the propensity for risky driving behaviors. The main discussions revolve around identifying drivers with a higher propensity for risky behaviors and the instrument's utility in developing intervention and traffic education programs. It is concluded that continued research is crucial to improving road safety by validating the instrument's content and criteria across various populations. Additionally, it is recommended to increase the sample size and adapt the instrument to different cultural contexts to evaluate its generalizability and effectiveness in promoting safe driving habits.)

Key Word- Sensation seeking, Risk behaviors, Driving, Psychometric properties, Instrument construct validation.

Introducción

Los accidentes de tránsito constituyen un grave problema de salud pública a nivel mundial, afectando a millones de personas cada año con pérdidas de vidas humanas y lesiones incapacitantes. En contextos urbanos y rurales por igual, estos incidentes no solo tienen un impacto inmediato en las víctimas y sus familias, sino también en la economía y el desarrollo social de las regiones afectadas (ANSV, 2021).

El presente estudio tiene como objetivo principal establecer las propiedades psicométricas de un instrumento diseñado para medir la búsqueda de sensaciones en conductores de Villavicencio, entre 18 y 55 años de edad. Este instrumento pretende evaluar cómo los rasgos de personalidad influyen en las decisiones de conducción, proporcionando así una base científica sólida para intervenciones educativas y preventivas dirigidas a mejorar la seguridad vial en la región.

La relevancia de esta investigación radica en su capacidad para llenar un vacío significativo en la literatura científica local, proporcionando un marco teórico y metodológico para entender mejor las dinámicas psicológicas detrás de las conductas de riesgo al volante. Al avanzar en la validación de este instrumento, se pretende contribuir al desarrollo de políticas públicas más efectivas y específicas, orientadas a reducir la incidencia de accidentes de tránsito y promover una cultura de conducción responsable en Villavicencio y otras regiones afectadas.

Planteamiento y formulación del problema

En los entornos urbanos una de las principales causas de muerte son los accidentes de tránsito, cáncer y diabetes, accidentes cerebrovasculares y enfermedades no transmisibles (OMS, 2020). La falta de seguridad en el sistema de transporte es un tema de gran importancia para la salud pública en todo el mundo. Los accidentes de tráfico provocan más de 1.35 millones de muertes cada año, junto con un mínimo de 20 a 50 millones de lesiones anuales que no resultan en muerte y que suelen provocar discapacidad (OMS, 2022). De igual manera, estos accidentes y traumatismos son la principal causa de muerte en niños y jóvenes de 5 a 29 años, dicho lo anterior, se ha identificado que los hombres tienen una mayor probabilidad de estar implicados en un siniestro vial que las mujeres, el 73% de las muertes por accidentes de tránsito se da en hombres menores de 25 años (OMS, 2022).

Estos accidentes suelen conllevar pérdidas económicas y familiares significativas para las personas involucradas, esto se debe a los gastos relacionados con el tratamiento de las lesiones resultantes de dichas colisiones, la disminución de la productividad debido a discapacidades provocadas por accidentes o incluso a consecuencia de los fallecimientos, en términos generales, se estima que los accidentes de tránsito representan aproximadamente un 3% del Producto Interno Bruto (PIB) en la mayoría de los países (OMS, 2022).

Los países con menor ingreso e ingreso medio de recursos económicos tienen tasas de muertes de “21,5 y 19,5 por cada 100,000” habitantes, mientras que en países ricos la tasa de mortalidad es de “10,3 por cada 100,000 habitantes” (OMS, 2009). Las tasas de accidentalidad más altas se presentan en África, mientras que las más bajas se registran en Europa (OMS, 2022), a pesar de que los países con menos recursos solo tienen el 48% de los vehículos del mundo, dando como porcentaje que el 90% de los accidentes de tránsito ocurren en esos países (OMS, 2009). La mayoría de los fallecidos en siniestros viales son peatones, bici usuarios y motociclistas, la velocidad es un factor de alto riesgo para los peatones y ciclistas, y es que aproximadamente el 29% de los países siguen las reglas básicas de reducir la velocidad en las zonas urbanas, menos del 10% de los países creen que obedecer los límites de velocidad sea realmente efectivo (OMS, 2009).

Las consecuencias de los daños causados por accidentes de tráfico afectan la salud pública, siendo los grupos más vulnerables los más perjudicados, especialmente aquellos con menos

recursos económicos (Peden et al., 2004). Un ámbito adicional que se ve afectado son los ingresos de países con economías de ingreso bajo y medio, los traumatismos derivados de los accidentes de tráfico generan un costo significativo, al evitar estos accidentes, los recursos liberados podrían ser canalizados hacia áreas críticas de la salud pública que verdaderamente necesitan apoyo, esto a su vez tiene un impacto directo en los hogares, cada vez que una persona pierde la vida como resultado de un accidente de tráfico, se crea un efecto en cadena que involucra a familiares y amigos cercanos, generando un impacto emocional y social (OMS, 2004).

En Colombia, en 2021, se documentó 7,238 personas muertas en accidentes de tráfico, esto coloca al 2021 como el año con el mayor número de fatalidades, mientras que el año 2011 tuvo la menor cantidad de casos registrados (Agencia Nacional de Seguridad Vial et al., 2022). Como se registra en la Agencia Nacional de Seguridad Vial et al. (2023), dentro de los que fallecieron en el año 2021, un 82.5% eran hombres y el 17.4% restante eran mujeres, es notable que la mayor cantidad de víctimas es representada por hombres, no se exenta que la proporción de mujeres fallecidas aumentó en comparación con el año 2020. En un comparativo internacional IRTAD (Intertational traffic safety data and analysis group) se consigna que la tasa promedio de fallecidos en siniestros viales de Colombia es de 12,58 siendo Colombia uno de los países con el índice más alto (ANSV, 2021).

Según cifras de la agencia de seguridad nacional vial (2021) el no uso del cinturón por parte de conductores obtuvo un 33,1% y en acompañantes un 51,2%, se identificó que el 50,6% de menores de edad no tienen ninguna retención infantil. Así se identificó que, en vehículos, se registró un número significativo de casos en los cuales, las luces traseras y delanteras presentan defectos, en cuanto a los conductores de moto, se observa que un alto porcentaje no utiliza el casco y lo mismo ocurre con los acompañantes, el estudio también reveló cuáles son los elementos distractores que más contribuyen a los accidentes, como fumar, maquillarse, comer, cuidar de niños mientras se conduce, el uso de auriculares, dispositivos electrónicos y llevar objetos en las manos (ANSV, 2021). Igualmente se señalaron las maniobras de riesgo que generan mayor porcentaje de siniestros viales, algunas de estas son, pasar semáforo en rojo, viajar en contra vía, adelantar en sitio prohibido, estacionar en vía principal, realizar maniobras peligrosas y el no acatar la señal de pare (ANSV, 2021).

La Orinoquia es la tercera región que menos usa el cinturón de seguridad, en el departamento del Meta solo el 57,1% de conductores lo usa al igual que el 62,3% de los

acompañantes (ANSV, 2021). La velocidad promedio en la región del Meta es de 35,3 km/h y se destaca que un alto número de autos superan este límite, lo que representa un desafío significativo en términos de cumplimiento de velocidad en la región, los conductores de moto en esta área muestran índices preocupantes de no uso del casco por parte de los acompañantes, así como de un mal uso del casco, los indicadores también señalan que en la región de la Orinoquía se registra un uso considerable de elementos inadecuados para motocicletas, y dentro de esta región, el Meta destaca por tener uno de los mayores niveles en este aspecto (ANSV, 2021).

Para el año 2022 se registró en la ciudad de Villavicencio 131 fallecidos por accidentes de tránsito y 514 lesionados, de los cuales en estos accidentes se registran 21 peatones fallecidos y 85 lesionados, 10 usuarios de bicicleta fallecidos, y 39 lesionados, 13 de vehículos fallecidos y 41 lesionados y 85 motociclistas fallecidos y 337 lesionados (ANSV, 2023). Las cifras del año en curso, 2023 hasta el mes de junio, presentan un crecimiento del 15% fallecidos por accidentes de tránsito con relación al año 2022, así mismo este año aumentó el porcentaje de personas lesionadas en accidentes de tránsito, creciendo en un 10,15%. (ANSV, 2023).

Como menciona Cardona-Arbeláez et al. (2010) en su artículo, los motivos detrás de los incidentes viales son diversos y se entrelazan con elementos vinculados al conductor, al vehículo y a las vías, los aspectos relacionados con el comportamiento humano pueden representar hasta un 90% de las razones detrás de estos incidentes, estos incluyen acciones como ignorar señales de tránsito, experimentar fatiga al volante, manejar a velocidades excesivas, el consumo indebido de sustancias y características propias de la personalidad del conductor.

La personalidad tiene un papel muy importante en las conductas de riesgo que pueden estar relacionadas con los siniestros viales (Gálvez y González, 2010). La presencia del rasgo de búsqueda de sensaciones aumenta la probabilidad de que el conductor manifieste alguna de las acciones anteriormente mencionadas, situación que representa un riesgo para los conductores (Chico, 2000). Zuckerman (1979, 1994) define la búsqueda de sensaciones como la búsqueda de experiencias y emociones intensas, diferentes y complejas, que en algunas ocasiones estas conductas ocasionan riesgo físico, mental, social, legal o financiero, de igual manera, la búsqueda de sensaciones responde a diferencias particulares de estimulación o excitación.

Las investigaciones realizadas por Zuckerman y Kuhlman (2000) mencionan que existe un fuerte nexo entre la adopción de conductas de riesgo y la búsqueda de sensaciones, presentan evidencia de relación de este rasgo y riesgo como consumo de drogas, vida sexual y juego. La

conducción podría considerarse una conducta con altas probabilidades de riesgo, según las características individuales de la persona, interacción entre conductor, peatones y otros conductores, percepción entre indicaciones de reglas de seguridad y el cómo las interpreta (Gálvez y González, 2010).

Dentro del campo de la psicometría aplicada a la salud mental, el desarrollo y validación de instrumentos para evaluar conductas ha sido un tema de gran relevancia. Aunque algunos instrumentos se han utilizado para medir comportamientos como la impulsividad y la toma de riesgos, aún persisten desafíos en su adaptación y validación para contextos específicos, como la conducción peligrosa (Roncero, 2015).

En la revisión de bases de datos como Scopus, ScienceDirect, y la *Psychology and Behavioral Sciences Collection*, se identificó que, actualmente, en Colombia no existe una prueba validada con propiedades psicométricas que permita evaluar los rasgos de personalidad relacionados con la conducción riesgosa. Esta situación contrasta con otros países latinoamericanos, como Argentina, Chile y México, donde sí se han desarrollado y validado instrumentos específicos. Además, en la Universidad Santo Tomás, Seccional Villavicencio, no se han generado investigaciones que aborden las variables propuestas en este estudio.

Con base en la teoría revisada, se evidencia la ausencia de un instrumento adecuado para evaluar las conductas de riesgo asociadas con la búsqueda de sensaciones. Esto subraya la necesidad de desarrollar una herramienta que permita analizar la correlación entre ambas variables. En este sentido, se espera que los resultados del presente estudio representen un valioso aporte a la línea de investigación sobre abordajes psicosociales en el contexto regional. Esta línea forma parte del programa de investigación de la Universidad Santo Tomás, Seccional Villavicencio, y busca generar un cuestionario que permita evaluar las conductas de riesgo asociadas con la búsqueda de sensaciones en personas de 18 a 55 años de la ciudad de Villavicencio.

Comprendiendo lo anterior, surge la siguiente pregunta de investigación ¿Es confiable y valido el instrumento desarrollado para medir la búsqueda de sensaciones en relación con las conductas de riesgo al conducir en individuos de 18 a 55 años de edad en la ciudad de Villavicencio?

Justificación

Los accidentes de tránsito han sido catalogados como una de las epidemias más relevantes del siglo XXI, así lo dictaminó el secretario general de la Organización Mundial de Salud Antonio Gutiérrez (OMS, 2022), situación que ha escalado progresivamente desde la aparición de los vehículos, donde, según la (OMS, 2022) alrededor de 50 millones de personas han fallecido por estas eventualidades, así mismo se ha identificado que existe un aumento de las muertes en accidentes viales y que estas se deben en gran parte al crecimiento de la mortalidad en las carreteras de países que tienen ingresos bajos y medios, la probabilidad de sufrir lesiones por accidentes de tráfico está relacionada con diversos aspectos sociales, como el consumo de alcohol al volante, el exceso de velocidad, la congestión del tráfico, así como el desarrollo de las áreas urbanas, la calidad de las carreteras y calles. Colombia hace parte de las tasas altas de accidentes de tráfico, lo que es un problema cada vez más grave, se observa cómo conductores contribuyen significativamente a la cantidad de muertes violentas en el país (Bustos, 2018).

Con relación a lo anterior esta investigación busca generar un impacto que permita a la psicología y a los profesionales de la salud mental generar nuevos conocimientos frente al fenómeno de búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo al manejar vehículos, de esta manera se podría investigar cómo estas dos variables pueden contribuir a la incidencia de accidentes de tráfico (Gálvez y González, 2010). Así mismo, esta investigación busca dar cumplimiento al objetivo 11 de la UNESCO (2018) sobre ciudades y comunidades sostenibles, en concreto, el objetivo 11.2, que menciona que desde ahora al 2030, se debe proporcionar acceso a transporte seguros, accesibles y sostenibles para todos, y parte del objetivo se centra en mejorar la seguridad vial, ampliación del transporte público prestando atención a personas en situaciones vulnerables, mujeres, niños, personas con alguna discapacidad y ancianos, situación que podría verse beneficiada con el desarrollo de este instrumento.

De igual forma, esta investigación se relaciona al Plan Nacional de Seguridad Vial del año 2022 hasta el año 2031, el cual fue abalado por medio del Decreto 1430 del año 2022, teniendo objetivo que “ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial” en el territorio Colombiano (Mintransporte, 2022), la investigación permitirá generar un conocimiento en cifras estadísticas acerca de las personas con este tipo de tendencias

riesgosas y permitirá que el objetivo del plan nacional se cumpla, pues con esta información, se podrá generar prevención para la ciudadanía en materia de bienestar.

Los comportamientos de conducción riesgosos son una de las principales causas de accidentes y muertes en la carretera, comprender y medirlos eficazmente es crucial para mejorar la seguridad vial y reducir el número de accidentes (OMS, 2022) en consecuencia, es plausible decir que la investigación busca generar un instrumento sólido para identificar los rasgos de personalidad de personas con alto riesgo de involucrarse en conductas de conducción riesgosas pueda tener un impacto significativo. Es razonable esperar que los resultados de este estudio puedan ser utilizados para diseñar e implementar intervenciones específicas, como programas educativos, de capacitación o de prevención. Si estas intervenciones se aplican correctamente, podrían fomentar la reducción de las conductas de conducción riesgosas, lo que, a su vez, podría contribuir a mejorar la seguridad vial y generar un impacto positivo en la salud pública.

Objetivos

Objetivo General

Establecer las propiedades psicométricas de un instrumento diseñado para medir la búsqueda de sensaciones en conductas de riesgo de conductores de Villavicencio de los 18 a los 55 años de edad.

Objetivos Específicos

Calcular validez de constructo para el instrumento de búsqueda de sensaciones.

Estimar confiabilidad para el instrumento de búsqueda de sensaciones.

Caracterizar los resultados del instrumento de búsqueda de sensaciones en conductas de riesgo.

Marcos de referencia

Marco Epistemológico

La metodología de la investigación cuantitativa se basa en la recopilación de información para probar suposiciones mediante la medición numérica y el análisis estadístico, para identificar patrones de conducta y validar teorías (Sampieri et al., 2014). Como indican Neill y Suárez (2018), la investigación cuantitativa pretende adquirir conocimientos fundamentales al elegir el modelo más idóneo para comprender la realidad de forma imparcial mediante la recopilación y examen de información basada en conceptos y variables mensurables (Hamati, 2012).

Los cuatro rasgos de esta investigación son la existencia de la realidad ajena a la conciencia del sujeto, el abordaje de la realidad se da mediante observación directa, para el rechazo o afirmación de hipótesis se usa el método inductivo y el objetivo de la investigación cuantitativa es formular leyes para poder describir y explicar los fenómenos estudiados (Galarza, 2019). Los objetivos de investigaciones cuantitativas son abordar en términos de variables que se midan y cuantifiquen en una determinada población, que se selecciona mediante una muestra representativa de esta misma (Sampieri et al., 2014).

En el contexto de esta investigación, se parte de que las conductas de riesgo al conducir son eventos observables que pueden definirse y medirse objetivamente. Se considera que el conocimiento se obtiene mediante la experiencia empírica y la observación sistemática, en este sentido, se espera que la investigación se base en la recopilación de datos concretos relacionados con las conductas de riesgo al conducir (Fred, 2002).

El paradigma de esta investigación es el del postpositivismo, esto debido a que se reconoce que existen diferentes limitaciones para la ciencia, por tanto, no es posible tener una verdad objetiva, sino acercamientos hacia una verdad, así mismo, se acepta la existencia de un lenguaje observacional distintivo a lo teórico (Olivares, 2006). Se considera que no existe verdad, ya que toda investigación o experimento científico se interpreta a la luz de una teoría limitada por cosas desconocidas o por los mismos instrumentos de medición utilizados (Popper, 1990) (Ramos, 2015).

La epistemología utilizada en investigaciones postpositivistas se basa en el racionalismo crítico, el cual, según Popper (1990) y Ramos (2015) siguiendo la lógica epistemológica del postpositivismo no se busca la aceptación de hipótesis, sino que lo que se busca es falsearlas, esto debido a la distinción entre lo que es verificable y aquello que es falsable, es decir, todos los enunciados verificables, es decir, no se busca afirmaciones sino eliminar enunciados que no resistan la falsación. Así mismo, dado esta investigación parte de una teoría que es la búsqueda de sensaciones para llegar a la confirmación o no de una afirmación, va de acuerdo con las afirmaciones de Popper (1990) quien se oponía a la psicología inductivista, dado que afirmaba que el conocimiento debía comenzar con teorías previas a la observación e ir más allá de la misma.

Contrario a el positivismo, la epistemología postpositivista reconoce que el conocimiento tiene influencia por factores subjetivos, sociales y culturales. En este modelo se intenta evitar el dualismo, ya que no es posible, pero la objetividad intenta permanecer, los hallazgos que reinciden en otras investigaciones se toman como reales, en cuanto no sean probados como falsos, así mismo, basa su metodología en el método científico, el busca falsear hipótesis y su enfoque es deductivista (Guba y Lincoln, 2002) (Rivadulla, 2012). Por eso la metodología del estudio busca someter a prueba la hipótesis de si es confiable y válido el instrumento que se está desarrollando en la investigación.

Por tanto, la metodología será experimental y manipuladora, en la que las preguntas e hipótesis presentadas se ponen a prueba para su verificación, de igual manera, se debe tener precaución y control de variables externas para evitar resultados influenciados (Guba y Lincoln, 2002).

Marco Disciplinar

Para esta investigación es pertinente definir las variables seleccionadas a trabajar desde una revisión documental enfocada desde la psicología.

Propiedades psicométricas

Características técnicas que permiten evaluar la eficacia y precisión de las herramientas de medición en psicología, como test y cuestionarios. Estas propiedades aseguran que los

instrumentos sean adecuados para medir correctamente los aspectos psicológicos que se pretenden evaluar (Muñiz, 2010).

Personalidad

La personalidad se refiere a la caracterización compleja de un individuo según sus habilidades innatas y adquiridas según situaciones a las que se expone en el desarrollo de su vida, elementos como las cogniciones, motivaciones y emociones forman parte de la formación de la personalidad frente a sus conductas finales de manera individual en las diferentes circunstancias de la vida, reconociendo los efectos del pasado, el presente y la planeación del futuro (Bermudez, 2012).

Rasgos de personalidad

Los rasgos de personalidad son consistentes y no de carácter transitorio, son patrones que consolidan los comportamientos de un individuo junto con la disposición de este ante el ambiente, además de sus respuestas en situaciones sociales, en su relacionamiento consigo mismo y con otros individuos en los diferentes contextos (Tyrer, 2020), Como señalan (Millón y Davis, citado de Tyrer, 2020) un rasgo de personalidad se manifiesta a través del tiempo, de manera duradera, en diferentes circunstancias y más específicamente al momento de converger los diferentes rasgos de personalidad y mantenerse es cuando se habla de un tipo o trastorno de personalidad.

En la literatura se habla de personalidad y más aun de rasgos de personalidad desde lo que se conoce como el “modelo de la personalidad de los cinco grandes” con siglas en ingles OCEAN (Openness, conscience, extroversion, agreeableness and neurotiscism) concepto que progresivamente y a través del tiempo se fue consolidando, describe lo que se considera como “rasgos universales”, taxonomía propuesta por Costa y McCrae en 1990, los cuales tuvieron en cuenta la formación de la personalidad desde lo biológico y del aprendizaje del ambiente hasta los treinta años de edad, los cinco factores del modelo fueron: Extraversión, en este se habla de un individuo con una intensa búsqueda de sensaciones para experimentar emociones positivas, grande habilidades sociales, actividad y asertividad, el segundo factor es la amabilidad, aquí se encuentran sujetos gentiles, generosos y con mucha simpatía, el tercero es apertura a la

experiencia, son sujetos curiosos, originales y con una búsqueda de placer constante, el cuarto es neuroticismo es otro factor, en el cual priman pensamientos negativos, interpretaciones de situaciones de manera amenazante y con desesperanza, tristeza y tensión, por ultimo tenemos a el factor de responsabilidad, sujetos con más capacidad reflexiva de las situaciones, con una gran control de impulso y un buen seguimiento de las normas sociales (Caballo et al, 2009).

Búsqueda de sensaciones

Zuckerman (1979) desarrolló el termino de búsqueda de sensaciones y lo definió como la necesidad de sensaciones nuevas, complejas y diversas, así mismo lo describe como la ambición de correr riesgo físico y social por cumplir y experimentar dichas sensaciones, de esta manera se identifica que este concepto se deriva de las teorías sobre el nivel óptimo de “arousal”, que, a partir de dichas investigaciones los humanos están motivados a la búsqueda de estimulaciones para tener y mantener un nivel adecuado de activación.

La búsqueda de sensaciones ha generado un creciente interés en el ámbito de la investigación, especialmente en el estudio de las conductas de riesgo. Este fenómeno ha sido abordado desde múltiples perspectivas, destacándose investigaciones que exploran su relación con la conducción peligrosa, conductas sexuales de riesgo, criminalidad, y el abuso de alcohol y sustancias. Por ejemplo, Morales (2022) analizaron cómo la búsqueda de sensaciones se vincula directamente con diversas conductas de riesgo, como el abuso de alcohol y drogas. De manera similar, el estudio de Verdejo y Bechara (2012) profundiza en cómo este rasgo de personalidad influye en la predisposición al abuso de sustancias. Asimismo, la investigación de evidencia la influencia de la búsqueda de sensaciones en las decisiones relacionadas con la conducción riesgosa, subrayando la relevancia de este factor en la toma de decisiones peligrosas.

En la mayoría de las investigaciones, las personas con altos niveles de búsqueda de sensaciones suelen sentirse aburrimiento por actividades rutinarias, lo que les genera la tendencia de participar en actividades nuevas, incluso intensas y arriesgadas que puedan llevar un peligro físico o social (Chico, 1999).

Gálvez y González (2010) refieren que la búsqueda de sensaciones tiene una importante base biológica y una alta probabilidad de heredarse, así mismo es susceptible a variaciones contextuales a las cuales el individuo está expuesto, por tanto, dicho concepto, se entiende como

un conjunto de factores biopsicosociales que afectan las conductas, percepciones, hábitos y preferencias de una persona.

La búsqueda de sensaciones es un rasgo con mayor prevalencia en los jóvenes, con tendencia disminuyendo en la adultez, siendo los hombres quienes muestran mayores puntajes en las escalas de medición de este rasgo los distintos países, por eso interviene en este rasgo tanto diferencias biológicas como psicosociales, como el rol con relación al género y las diferentes concepciones sobre el género en diferentes culturas (Chico, 2000).

Temperamento

El temperamento se refiere a la forma innata y natural en que una persona responde emocionalmente a diferentes situaciones, en otras palabras, es la tendencia desde el nacimiento a reaccionar de cierta manera ante el entorno (Cornellà, 2010).

El temperamento se ve en cómo un individuo se comporta en la infancia, pero conforme la persona se desarrolla, influenciada por factores biológicos, psicológicos y sociales, su personalidad se modera y regula de manera más efectiva (Suárez, 2013).

A diferencia de las emociones temporales como el miedo, la emoción y el aburrimiento, el temperamento es una parte duradera y estable de la personalidad, las diferencias en el temperamento entre las personas, que se cree que provienen de la estructura biológica fundamental de cada individuo, son fundamentales para el desarrollo de la personalidad a lo largo del tiempo (Papalia et al., 2012).

Carácter

El término "carácter" en psicología se enfoca en entender a las personas tal como son, no en términos de lo que deben ser desde un punto de vista ético, esto significa que, aunque alguien pueda carecer de carácter en el sentido ético, aún pueden tener rasgos de personalidad muy marcados desde una perspectiva psicológica (Izquierdo, 2002).

Como describe Izquierdo (2002) el término carácter se refiere a la parte de la personalidad que adquirimos y desarrollamos a lo largo de nuestra vida debido a influencias sociales y culturales, esta parte de la personalidad explica por qué tomamos decisiones deliberadas en

situaciones sociales, desde lo social se utiliza para describir cómo el carácter se forma a partir de factores que involucran la intención humana y cómo se actúa para cambiar la realidad que los rodea.

Percepción de riesgo

La configuración de la percepción de riesgo se considera como un proceso cognitivo en el cual están involucrados factores como el contexto, historia de aprendizaje, objetos, juicios y valores de la persona, cuando se habla de percepción se toma como un concepto subjetivo por lo anterior mencionado, otros factores que afectan la formación de la percepción del riesgo son las experiencias, cantidad y calidad de conocimiento sobre algún tema, estereotipos, factores motivacionales, actitudes y creencias. Estos factores contribuirán a la realización o no, por parte del sujeto, por tanto, estos factores subjetivos podrían generar una percepción errónea sobre un riesgo y su disposición frente a este riesgo (García del castillo, 2012).

Conductas de riesgo

Son los actos de manera deliberadamente autónomos o involuntarias que realiza un sujeto o comunidad que puede repercutir de manera nociva en los participantes (Corona et. Al, 2011), para Borrás et al. (2017) se relacionan directa o indirectamente con el bienestar de un individuo, incluso sin la capacidad de imaginar la magnitud de las consecuencias.

Para comprender de manera adecuada el concepto de conductas de riesgo es pertinente explicar sobre que es el riesgo.

Riesgo

Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible, implicando presentar un daño o consecuencias adversas hacia la salud e integridad de un individuo o varios (Pita et. Al, 2002).

Accidente vial

Un incidente no planeado, originado al menos por un vehículo en movimiento, que resulta en daños a las personas y propiedades involucradas, al mismo tiempo que impacta negativamente en el flujo normal de tráfico en las carreteras comprendidas en el área o dentro de la zona afectada por el evento (Código Nacional de Tránsito, 2002).

Teoría clásica de los test

La teoría clásica de los test o TCT, es un conjunto de principios teóricos y cuantitativos provenientes de estos, estos métodos se centran en la construcción, administración, validación e interpretación de diferentes pruebas psicométricas, así se pueden generar escalas estandarizadas aplicadas a una población (Clavijo y Vargas, 2016).

Meneses (2017) plantea que los test psicológicos constan de tres aspectos fundamentales como la objetividad, la estandarización y el abordaje de fenómenos psicológicos mediante una muestra de comportamientos. La TCT se basa en el lineal clásico propuesto por Spearman donde se vincula con los procesos de medida como puntuación verdadera, puntuación empírica y error de medida, por tanto, se entiende que en esta teoría de test no está ligada a relaciones empíricas, en cambio de eso, centra su atención en los análisis de puntuaciones obtenidas (Acuña et al., 2022).

En última instancia, la TCT se percibe como una teoría que suministra enfoques para la evaluación y puntuación de pruebas, en otras palabras, el propósito fundamental de la teoría clásica de las pruebas radica en examinar la relación entre la variable psicológica que se estudia en los individuos y las evaluaciones obtenidas en las pruebas (Muñiz, 2010).

Validez de constructo

Es la principal validez, tanto así, que se podría tomar como un concepto que integra la validez de contenido y de criterio para probar las hipótesis sobre relaciones que tengan relevancia teórica (Gil, et al., 2000). Es por esto por lo que Cronbach (1984), menciona que toda validación es validación de constructo ya que el propósito de la validación es explicar y comprender. Es decir, el grado en la que las puntuaciones se relacionan consistentemente con otras mediciones

(Hernández, et al., 2014). Por tanto, el significado de las puntuaciones permite identificar la relevancia y representación del contenido en el test y permite establecer hipótesis predictivas que contribuyan al constructo (Domínguez, 2016).

Confiabilidad

La confiabilidad hace referencia al nivel de precisión que posee un instrumento al generar resultados consistentes al ser aplicado repetidamente al mismo objeto o sujeto, si los resultados difieren de las mediciones previas, se podría afirmar que no hay un grado apropiado de confiabilidad. (Hernández, et al., 2014).

Marco multidisciplinar

Considerando que las conductas de riesgo y la búsqueda de sensaciones no son tema de investigación únicamente de la disciplina de la psicología, es pertinente abordar estos conceptos desde la construcción e investigación de otras disciplinas como la sociología, la antropología y la salud pública, para lograr una mayor comprensión teórica y académica que propicie el desarrollo de este estudio bajo unas bases argumentativas e históricas.

Sociología

En este sentido, la sociología es la disciplina que busca estudiar los procesos de estructuración de cambio, de conservación, interacción, roles comunitarios, individuales y de las instituciones a lo largo del tiempo, mediante el análisis y descripción contextual según la situación cultural e histórica de las poblaciones, teniendo en cuenta las problemáticas, tendencias y conductas sociales según los movimientos poblacionales de cada época desde una investigación científica, cuantitativa y objetiva, considerando, el pasado, el presente y futuro de los individuos en la sociedad (Gilbert, 1997).

Según los autores Beck (2006), Lhuman (1990) como citó Galindo (2015), la sociedad tuvo una crisis de integración que afectaba a las sociedades establecidas y las que se encontraban en desarrollo, situación que repercutía a nivel de desarrollo de tecnologías utilizadas por la sociedad. Para Beck el riesgo es impredecible ante la amenaza de una situación por un acto

emitido, a diferencia, Luhmann genero una distinción frente al concepto de riesgo, ya que para él, la sociedad no se basa en acciones si no en comunicación, y esto es un elemento que debe llevarse a cabo no con un solo individuo si no con dos para que pueda ser valido, a su vez, el riesgo solo existe si se logra delimitar lo que no es riesgo (Luhmann, 1990, como se citó en Galindo,2015), es decir, seguridad, para este autor, el riesgo va implícito en toda situación, debido a que nada es específicamente seguro, más aún en una sociedad que va avanzando de manera progresiva, la cual se expone a diferentes situaciones no seguras, de igual forma, hace énfasis en que la toma de decisiones es una simultaneidad de eventos que se llevan a cabo debido a un pasado que se busca evitar en un futuro.

Frente a la búsqueda de sensaciones, se han realizado investigaciones frente a cómo las emociones y los sentidos actúan en la aprehensión de la realidad social, y cómo esta se ve condicionada por factores sociales, culturales, históricos y de género, por otra parte, se ha estudiado cómo las personas recurren en la búsqueda de experimentar sensaciones y emociones intensas, placenteras o arriesgadas, que logren evadir la rutina, fenómeno por medio del cual la sociología indaga los movimientos consecuentes de la experimentación de las emociones y sensaciones a nivel de relacionamiento social en la población. De igual forma, para esta disciplina, la búsqueda de sensaciones está marcada por las emociones a percibir de los individuos bajo tres dimensiones, la dimensión normativa, la dimensión expresiva y la dimensión política para lograr una regulación social (Galindo, 2015).

Antropología

Del mismo modo, la antropología es una disciplina que investiga de manera científica y humanística a las diferentes especies humanas, explorando su variabilidad a lo largo de la historia y en distintos lugares, esta disciplina se enfoca en preguntas fundamentales sobre la vida humana, como el lugar y el momento en que se originó nuestra especie, cómo hemos experimentado transformaciones y cómo continuamos evolucionando en la actualidad (Marzal, 1996).

El ser humano se encuentra en constante interacción con su entorno a través de sus emociones, las cuales son influenciadas por los acontecimientos que le rodean, estas emociones tienen efectos en los cambios físicos y fisiológicos del cuerpo, impactando la manera en que nos

relacionamos con el mundo, la afectividad está configurada por el contexto social y cultural (Breton, 2012).

La perspectiva antropológica subraya cómo las emociones, incluso las más intensas y sus expresiones, son moldeadas por la sociedad a partir de una base biológica que nunca es el destino final, pero siempre sirve como el punto de partida sobre el cual las sociedades tejen incesantemente sus construcciones emocionales (Breton, 1999).

Este estudio revela cómo en ciertas sociedades y ciertos comportamientos de riesgo se consideran parte de la norma cultural. Este enfoque también analiza cómo las percepciones culturales del riesgo influyen en las decisiones, ya que lo que se considera arriesgado en una cultura puede ser aceptable en otra, lo que a su vez afecta las acciones individuales y colectivas relacionadas con el riesgo (Hernán, 2009).

La antropología ofrece una perspectiva valiosa para comprender cómo la búsqueda de emociones y las conductas de riesgo se manifiestan en diferentes culturas y contextos sociales. Ayuda a contextualizar y dar sentido a esta tendencia humana desde una perspectiva cultural y social más amplia (Ramirez, 2001).

Salud pública

Siguiendo esta línea, la salud pública es un conjunto de políticas establecidas para garantizar una atención en salud a la población de manera integrada desde un ámbito individual y colectivo, mediante la búsqueda de una mejor calidad de vida, condiciones de desarrollo y bienestar por medio de la promoción, prevención e intervención oportuna a la comunidad (Ley 1122 de 2007, Colombia).

Para la salud pública, el riesgo es comprendido como la posibilidad de origen de un acontecimiento de impacto negativo o de un factor que propicie la ocurrencia de este suceso perjudicial para la salud de uno o más individuos (OMS, 2002).

El riesgo es un factor cuantificable y evaluativo, por medio de la risk management, con el fin de reducir la presencia y toma de decisiones peligrosas que conlleven a un deceso, daño, entre otros, para la salud pública, juega un papel doble que permite identificar cuáles y como son los eventos sociales que terminan como consecuencias negativas físicamente, psicológica y emocionalmente (Susser, 1998).

Las emociones representan la expresión más típica y emocionante en los adolescentes, ya que influyen en todas sus formas de comportamiento, cuando se reprimen o se pierde su control, esto puede tener un impacto adverso en la salud individual y en las relaciones personales (Bosque et al., 2015).

Las personas que buscan sensaciones pueden estar más propensas a participar en conductas riesgosas que amenazan su bienestar y el de los demás. Comprender este aspecto esencial permitir a las autoridades de salud pública desarrollar estrategias de prevención de lesiones, como accidentes viales, caídas o lesiones en actividades extremas. Además, la salud pública tiene un papel vital en educar y crear conciencia en la sociedad acerca de los riesgos vinculados a una búsqueda excesiva de sensaciones, proporcionando información para fomentar decisiones más seguras y saludables (Olarde et al., 2017).

La relación entre búsqueda de sensaciones y salud pública se centra en cómo los comportamientos de búsqueda de sensaciones pueden influir en la salud y el bienestar de la población en general. Comprender esta relación es esencial para diseñar estrategias efectivas de prevención de lesiones, promoción de la salud y atención a la salud mental en la comunidad (Méndez, 2014).

Marco legal

La presente investigación se enfoca en el estudio de las propiedades psicométricas de un instrumento diseñado para medir conductas de riesgo al conducir. Este proceso de evaluación y validación se llevará a cabo bajo un sólido marco legal y ético para garantizar la integridad de la investigación y la protección de los derechos de los participantes. A continuación, se establece el marco legal que registrará esta investigación.

Ley 769 de 2002

En el artículo 1 de esta ley se hace referencia al código nacional de tránsito la cual busca definir, guiar, vigilar y examinar la política nacional relacionada con el tránsito. Estas normas regulan circulación de peatones, conductores de moto, bicicleta, carro, agentes de tránsito y todo tipo de vehículos.

El artículo 2 menciona las definiciones que se tienen en cuenta para la aplicación del código de tránsito, a continuación, se mencionarán las más relevantes para esta investigación.

Accidente de tránsito: es una situación mayormente involuntaria, generado por un vehículo en movimiento, el cual, causa daños a personas o bienes, así mismo, afecta a la circulación normal de vehículos que transitan por la vía o zona de influencia del hecho.

Adelantamiento. Maniobra en la cual un vehículo rebasa otro que lo antecede en el mismo carril.

Alcoholemia. Cantidad de alcohol en la sangre que tiene una persona en momento concreto

Alcoholimetría Procedimiento de análisis de técnico que identifica el contenido de alcohol etílico en la corriente sanguínea

Alcoholuria Examen de laboratorio o prueba técnica alternativa que detecta la cantidad de alcohol etílico en la orina

Alcohosensor Sistema usado para medir el alcohol en el aire exhalado

Casco Elemento que protege la cabeza de golpes y no impide visión, además, cumple con especificaciones norma Icontec 4533 “Cascos protectores para usuarios de vehículos”.

Choque o colisión Encuentro violento de dos o más vehículos, o un vehículo y un objeto fijo.

Cinturón de seguridad Conjunto de correas equipado con hebilla de cierre, sirven como dispositivos de ajuste y conexión, de igual forma, sirve para evitar que los ocupantes del vehículo sufran lesiones en caso de aceleración, desaceleración o vuelco

Embriaguez Estado de alteración de condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades.

Equipo de prevención y seguridad La colección de elementos esenciales necesarios en un vehículo para brindar atención inicial en situaciones de emergencia.

Infracción La violación o quebrantamiento de una normativa de tránsito, que puede dividirse en dos categorías: simple, cuando implica una transgresión de la norma en sí misma, y compleja, cuando resulta en daño material.

Marcas viales. Indicaciones escritas o inscripciones adheridas a la carretera o elementos cercanos a ella, utilizadas para señalar, advertir o guiar la circulación vehicular.

Multa. Una sanción monetaria. De acuerdo con este código, a menos que se especifique lo contrario, la multa se calcula en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Rebasamiento. Una maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que va delante de él en el mismo carril de una vía.

Vehículo. Cualquier dispositivo montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o bienes de un lugar a otro a través de vías públicas o privadas abiertas al público.

Capítulo II de la ley 769 del 2002. En su artículo 17 menciona sobre otorgar licencia de conducción a personas a las personas que cumplan los requisitos del artículo 19 de la misma ley.

Artículo 19: Habla sobre los requisitos para obtener una licencia de conducción, los cuales son, saber leer y escribir, tener al menos 16 años, aprobar examen teórico-práctico que expide el ministerio de transporte, así mismo, se requiere certificado de aptitud física y mental expedido por un médico.

En el título III. Habla sobre las normas de comportamiento, en el cual habla de las reglas generales y educación en el tránsito, el artículo 55 menciona el comportamiento del conductor, pasajero o peatón, este artículo menciona que toda persona que forme parte del tránsito ya sea como conductor, pasajero o peatón no debe obstaculizar, perjudicar o poner en riesgo a los demás, así mismo debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito.

Capítulo V. Está dedicado a ciclistas y motociclistas en donde especifica normas, procederes y reglamento en general para estos, el artículo 94 habla sobre los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y moto triciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: Tiene el deber de movilizarse por la derecha de las vías, con una distancia no mayor de un metro de la orilla y no usar las vías exclusivas para servicio público. Los conductores y acompañantes deberán utilizar chalecos o chaquetas reflectivas de identificación visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente y cuando la visibilidad sea poca. Los conductores que conduzcan en grupo lo harán uno detrás de otro. No deben movilizarse sobre aceras como tampoco donde las autoridades no permitan el paso. Se debe conducir en vías públicas permitidas o donde sea destinado movilizarse. Se debe respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. Adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles no está permitido para los conductores, solo se debe usar el carril izquierdo para esto. Los conductores y acompañantes deben portar el casco como medio de seguridad, de no ser así se hará la inmovilización del vehículo.

Capítulo VIII. En donde menciona el proceder ante casos de embriaguez que se presenten en una persona que está conduciendo un vehículo, el Artículo 152 refiere del grado de alcoholemia. Establece los diferentes grados de embriaguez, expedido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses mediante la prueba realizada, por medio de la cual, segundo grado de embriaguez, junto a una multa como sanción, se suspende la licencia de conducción alrededor de dos (2) y tres (3) años, junto a la prestación de servicios comunitarios obligatorio, por veinte (20) horas. Tercer grado de embriaguez, se realiza sanción de multa, suspensión de la licencia de conducción entre tres (2) y diez (10) años, junto con la obligación de prestar servicios comunitarios de manera gratuita por cuarenta (40) horas en el lugar que dictamine la autoridad de tránsito

Parágrafo. El reincidir en el tercer grado de embriaguez dará para la cancelación de manera definitiva de la licencia de conducción.

Antecedentes Investigativos

Para desarrollar este proyecto de investigación, se realizó una revisión bibliográfica exhaustiva y búsqueda de antecedentes relacionados con las variables de estudio, que incluyen la búsqueda de sensaciones, siniestros viales, conductas de riesgo y rasgos de personalidad.

A nivel internacional, se encuentran investigaciones en Argentina, la investigación realizada por Tosi et al. (2019) en Córdoba, Argentina, se investigaron las actitudes y comportamientos de riesgo en 268 conductores, que abarcaban un amplio rango de edades, se emplearon herramientas de medición, como la Escala de frecuencia de conductas de riesgo en la conducción y la Escala de actitudes hacia las conductas de riesgo en la conducción, los resultados destacan que, a pesar de tener actitudes negativas hacia estas conductas de riesgo al conducir, la mayoría de los participantes las llevan a cabo con cierta frecuencia. Además, se encontró que la utilidad práctica y la percepción de beneficios de estas actitudes están relacionadas con la tendencia a participar en comportamientos arriesgados.

Ledesma et al. (2007), llevo a cabo una investigación la cual buscaba examinar la relación entre el rasgo de Búsqueda Impulsiva de Sensaciones y los comportamientos de riesgo durante la conducción en conductores de Mar del Plata, Argentina, que participaron de forma voluntaria y se seleccionaron intencionalmente, equilibrando género y edades en dos grupos: 18-34 años y mayores de 35 años. Se utilizó la Escala Búsqueda Impulsiva de Sensaciones del cuestionario de personalidad de Zuckerman y Kuhlman, junto con una Escala de evaluación tipo Likert, los resultados revelaron una conexión moderada y positiva entre la Búsqueda de Sensaciones (BS) y varios comportamientos arriesgados en la conducción. Sin embargo, se observaron diferencias significativas en la relación entre la BS y la Escala de Riesgo en la Conducción en los grupos de edad, siendo menos influyente en el grupo de mayor edad.

En otra investigación realizada por Trógolo et al. (2019), tuvo como objetivo traducir y validar la Escala de Aversión al Riesgo (ARTS) al español, evaluando su equivalencia con la versión original y examinando propiedades psicométricas. Se empleó una muestra de 447 conductores, con una mayoría de hombres, en un rango de edades de 18 a 78 años. Se utilizaron varios instrumentos, incluyendo la Escala de Aversión al Riesgo, el Cuestionario de Experiencia de Conducción del Estudiante, el Inventario de Estilo de Conducción Multidimensional y la Escala de Deseabilidad Social del Conductor. Los resultados indicaron que los conductores que conducen

a diario tienden a percibir menos riesgo en comparación con los que conducen menos frecuentemente. En conjunto, los hallazgos sugieren que la ARTS tiene fuertes propiedades psicométricas en Argentina y parece ser resistente al sesgo de deseabilidad social, lo que respalda su calidad como medida de autoinforme.

Por otra parte, el estudio de Poó et al. (2008), se enfocó en analizar el comportamiento de conducción agresiva a través de las variables de personalidad que pueden influir en este tipo de conductas y en comprender las diferencias individuales entre los conductores de Ciudad de Mar del Plata (Argentina). La muestra consiste en 245 conductores no profesionales, divididos en cuatro grupos según sexo y edad (18-30 años y mayores de 31 años). Se emplearon varias escalas para evaluar las variables de personalidad, como el ZKPQ-50-CC, la escala de agresión-hostilidad, impulsividad-búsqueda de sensaciones, neuroticismo/ansiedad, sociabilidad y activación. Los resultados revelaron la existencia de un factor general de predisposición hacia la agresividad como un rasgo de personalidad que se relaciona con las conductas agresivas en los conductores.

Tal y como sugiere el autor, Poó (2014), en su estudio se emplearon dos instrumentos para evaluar el estilo de conducción, el MDSI-C y el Driving Style Questionnaire. El objetivo principal de la investigación fue contribuir al estudio y la medición del estilo de conducción desde una perspectiva multidimensional, incluyendo la validación y el análisis psicométrico de un sistema de evaluación de estilos de conducción. La muestra consistió en 642 conductores de Mar del Plata, Argentina, con edades entre 18 y 78 años. En resumen, el estudio logró cumplir con su objetivo general y enriqueció el instrumento psicométrico al agregar ítems que aumentaron su precisión.

Otro trabajo de investigación realizado por Trólogo et al, (2017), tuvo como propósito traducir y evaluar la calidad de una escala que mide la seguridad percibida al conducir, originalmente creada por Dorn y Machín en 2004. Se utilizaron diversas escalas y cuestionarios para evaluar la autoeficacia en la conducción, la percepción de riesgo, la conducción riesgosa y la deseabilidad social, y se trabajó con un grupo de 447 conductores de Argentina, Córdoba que cumplían ciertos requisitos. Los resultados sólidos mostraron correlaciones adecuadas entre las puntuaciones en la escala y medidas externas relacionadas con la percepción del riesgo, la tendencia a conducir de manera arriesgada y el historial de accidentes y multas de tránsito. Además, se confirmó que la escala se mantiene sólida incluso cuando las personas intentan dar respuestas socialmente deseables.

Brenlla y Fernández (2020), Examinaron la confianza en las habilidades de conducción y la propensión a actuar impulsivamente en 119 conductores de Buenos Aires, con edades entre 19 y 76 años. Se utilizaron dos instrumentos: la "Autoeficacia para la Conducción" y el Cuestionario de Urgencia, Búsqueda de Sensaciones e Impulsividad (CUBI-18). Los resultados destacaron una fuerte conexión entre la confianza en las habilidades de manejo y el deseo de experimentar emociones intensas. Además, se observaron diferencias significativas relacionadas con género, edad y nivel educativo en cuanto a la confianza en las habilidades y la tendencia a actuar impulsivamente en la conducción.

Pachón et al. (2020), en esta investigación se buscó identificar los factores que influyen en la percepción del riesgo de accidentes al conducir y cómo están relacionados con el comportamiento humano. Se descubrió que la conducción bajo la influencia de alcohol y drogas es el factor que más impacta en la percepción del riesgo entre los conductores, seguido por la velocidad de conducción, que afecta más a los hombres, y las maniobras de adelanto en curva, que resultan más peligrosas para personas de edades entre 36 y 45 años. Se utilizó una herramienta de Preferencias Declaradas en la que los participantes eligieron entre dos situaciones imaginarias de conducción, y se recopiló información sobre aspectos socioeconómicos y de licencia de conducir de los conductores.

Como se evidencio en la investigación realizada por Chico (2000), en Oviedo, España, se concluyó que las diferencias de género en las personas están influenciadas por factores biológicos y de socialización. Además, se encontró una relación negativa entre la edad y la búsqueda de sensaciones, aunque no de manera lineal, sino que varía a lo largo de los diferentes ciclos de vida, lo que sugiere que no existe una relación significativa entre las variables de sexo y edad en este contexto. Para llevar a cabo la investigación, se empleó la Escala de Búsqueda de Sensaciones Forma V y se trabajó con una muestra de 532 participantes, divididos en 263 hombres y 269 mujeres. El objetivo del estudio fue identificar y analizar las diferencias relacionadas con la edad y el sexo que contribuyen a la formación del rasgo de búsqueda de sensaciones.

En este estudio, el propósito principal fue examinar cómo la personalidad y la ira influyen en las conductas arriesgadas de las conductoras. Para evaluar la personalidad, se empleó el cuestionario NEO en formato Likert, la ira se midió a través del Inventario de Expresión de Ira Estado-Rasgo (STAXI-2) y el cuestionario Driving Anger Scale (DAS), adaptado para evaluar la ira en situaciones de conducción. Las conductas y las infracciones de las conductoras se evaluaron

mediante el Cuestionario de Comportamiento del Conductor (DBQ (Driver Behaviour Questionnaire)). La muestra incluyó a 140 mujeres estudiantes de psicología de la Universidad de Santiago de Compostela, España. Los resultados del estudio revelaron correlaciones significativas y positivas entre el NEO-PI-R y el DBQ, especialmente en lo que concierne a la búsqueda de emociones, la hostilidad y las infracciones de tipo interpersonal. Estos descubrimientos indican que la búsqueda de emociones, la ira y las violaciones de normas, particularmente en el ámbito interpersonal, desempeñan un papel fundamental en las conductas de riesgo de las conductoras (Gómez & González, 2010).

El propósito central de este estudio fue indagar en las actitudes, comportamientos de riesgo y prácticas de seguridad entre conductores masculinos de vehículos de uso personal. La muestra incluyó a 548 hombres que participaron de manera voluntaria, dentro del rango de edades entre 20 y 60 años. Se utilizó un cuestionario de autoevaluación que se basó en ítems previamente validados por otros investigadores, adaptándolos según las características específicas de la población y el contexto local. La información recolectada se clasificó en cuatro categorías temáticas. En resumen, este estudio logró sus objetivos al proporcionar una comprensión más profunda de varias variables y sus interconexiones, al tiempo que contribuyó a validar el instrumento en un ámbito nacional. Asimismo, abrió nuevas perspectivas para futuras investigaciones, especialmente en áreas que no se exploraron exhaustivamente en este trabajo (Moreno & Monge, 2011).

Según investigaciones en Colombia, Acevedo y Guzmán (2009), cuyo objetivo era establecer la relación entre la búsqueda de sensaciones y las conductas de riesgo en conductores de servicio público en Bucaramanga. Se emplearon dos escalas: la Escala de Búsqueda de Sensaciones SS VI y la escala DCR. Los resultados mostraron una correlación positiva débil entre ambas escalas, indicando que no existe una dependencia total entre las dos variables. Sin embargo, se encontró una correlación moderada en las variables de velocidad y desinhibición. Además, se observó que a medida que aumenta la edad y el tiempo de conducción, disminuye el nivel de riesgo en estos conductores.

Otra investigación realizada en Colombia con motociclistas de 16 a 50 años en Piedecuesta se observó que el rasgo de búsqueda de sensaciones es más predominante en participantes más jóvenes de 16 a 35 años y que los hombres presentan una mayor prevalencia de este rasgo en comparación con las mujeres. El objetivo fue identificar la presencia de este rasgo en motociclistas

que habían cometido infracciones, utilizando la Escala de Búsqueda de Sensaciones VI de Zuckerman. Estos hallazgos resaltan las diferencias en la búsqueda de sensaciones en función de la edad y el género entre los conductores de motocicletas infractores en la zona de estudio (Gálvez & González, 2010).

Brijaldo (2011), concluye en su investigación realizada en Florida Blanca, Colombia que existe una correlación positiva, aunque baja, entre las conductas de riesgo y el rasgo de búsqueda de sensaciones en conductores. Se destaca que el 56.41% de los conductores evaluados muestra un alto nivel en la búsqueda de sensaciones, lo que sugiere que más de la mitad busca experiencias intensas y variadas, lo que puede contribuir a un mayor riesgo de accidentes de tráfico. Se utilizaron la Escala de Detección de Comportamientos de Riesgo y la Escala de Búsqueda de Sensaciones en este estudio, que tenía como objetivo establecer la relación entre el nivel de este rasgo y las conductas de riesgo en conductores. La muestra consistió en 39 conductores masculinos, de edades comprendidas entre 20 y 55 años, con diversos niveles de escolaridad, desde primaria hasta estudios universitarios.

En el estudio realizado por Murcia (2021) el objetivo de este estudio fue analizar las narrativas relacionadas con el altruismo, la búsqueda de sensaciones, el locus de control y la agresividad en conductores involucrados en accidentes de tránsito en Bogotá. Se entrevistaron a cuatro conductores de edades comprendidas entre 20 y 39 años, utilizando una entrevista semiestructurada dividida en cuatro categorías y se emplearon cuatro códigos para la interpretación de las respuestas. Los resultados sugieren que, después de un accidente, los conductores tienden a experimentar miedo y reducen su tiempo de conducción para evitar choques. Sin embargo, con el tiempo, algunos de ellos vuelven a incurrir en prácticas infractoras o arriesgadas en busca de sensaciones, lo que refleja la compleja relación entre estos factores en la conducción post-accidente.

Metodología

Diseño

El presente estudio es de tipo cuantitativo, de alcance descriptivo, de diseño no experimental-transversal, dado que no se modificará ninguna variable, se limitará a observar el fenómeno en su entorno natural y la recopilación de datos se llevará a cabo en un único momento (Hernández et al., 2014).

Este estudio se enfoca en establecer las propiedades psicométricas de un instrumento psicológico que medirá la búsqueda de sensaciones en las conductas de riesgo al conducir, esta instrumento tendrá características de desarrollo de los ítems bajo la teoría clásica de los test, donde se le aplicara análisis factorial exploratorio para establecer la validez de constructo y el alfa de Cronbach para determinar el nivel de confiabilidad, se recopilarán los datos a través de la aplicación del instrumento, para el analizar y determinar si el instrumento es confiable y mide adecuadamente lo que pretende medir. En esencia, se buscó comprender cuánta validez de constructo y consistencia tiene el instrumento en términos de su estructura y contenido.

Población

El método de selección de la muestra fue no probabilístico por conveniencia, ya que se eligieron a los participantes de acuerdo con los criterios de la investigación y aquellos que decidieron unirse voluntariamente. La muestra estuvo compuesta por un total de 170 individuos, lo que, según Nunnally y Bernstein (1995), como se citó en López et al. (2023), sugiere considerar una proporción de al menos 5 a 10 participantes por ítem del instrumento para asegurar una adecuada estabilidad en los factores identificados. Dado que el instrumento en cuestión contenía 34 ítems, se recomendaría una muestra de entre 170 y 340 participantes para obtener resultados robustos. En este estudio, se contó con un mínimo de cinco participantes por ítem para realizar el análisis factorial exploratorio. La muestra incluyó a 93 hombres y 77 mujeres, cuyas edades oscilaron entre 18 y 55 años, residentes del municipio de Villavicencio.

Criterios de inclusión:

Personas de ambos sexos.

Mayores de 18 años y Menores de 55 años, ya que se busca enfocar la investigación en el rango de edad especificado.

Residentes de la ciudad de Villavicencio.

Conductores con licencia de conducción tipo A1, A2, B1, B2, C1 y C2 y sin licencia vigente

Conductores que hayan conducido como mínimo con 6 meses de experiencia.

Conductores que manejen algún tipo de vehículo al menos una vez por semana.

Criterios de exclusión:

Aquellos que no deseen participar voluntariamente en la investigación.

Personas con afecciones médicas graves que puedan afectar su capacidad para conducir de manera segura y que no cuenten con autorización médica para hacerlo.

Individuos que estén participando en otros estudios o investigaciones similares relacionadas con la búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo al conducir.

La existencia de un trastorno psicológico o una enfermedad crónica y degenerativa.

Instrumentos

En este caso específico, el instrumento de medición está diseñado por Juan Menjura, Angelica Encarnación y Sofía Quevedo, basado en la teoría clásica de los test, con 34 ítems redactados, los cuales están agrupados en cinco factores, de los cuales el factor “Tendencia a busca sensaciones en la conducción” compuesto por los ítems 5, 7, 8, 9, 11, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 25, 26, 34; el factor “Conductas de riesgo y desafíos en la conducción” conformado por los ítems 1, 2, 4, 10, 12, 33; el factor “Búsqueda de emociones y desafíos en la conducción” que tiene los ítems 14, 20, 24 y 31; el factor “Tolerancia al riesgo y desconsideración por la seguridad en la conducción” que cuenta con los ítems 3, 13 y 32, el método de calificación del instrumento es una

escala tipo Likert de 1 a 5, donde una mayor puntuación indica una mayor presencia del rasgo de búsqueda de sensaciones. La validez del instrumento será evaluada mediante la validez de constructo, asegurando que cada ítem realmente mida el constructo que se pretende evaluar.

Procedimiento

A partir de un diseño de instrumento, luego de la aplicación de la prueba piloto, se llevará a cabo el análisis estadístico así para determinar confiabilidad y validez de constructo los cuales son los objetivos de esta investigación.

Fase I: Revisión de literatura y bases de datos como Scopus, ScienceDirect, y la *Psychology and Behavioral Sciences Collection* para identificar el tipo, la redacción y cantidad de ítems para la creación del instrumento.

Fase II: Revisión de la teoría clásica de los test para la construcción y creación del instrumento.

Fase III: Creación de los 34 reactivos que se incluirán en el instrumento.

Fase IV: Una vez terminados los reactivos se realizó una prueba piloto con una muestra de 30 personas.

Fase V: Durante la revisión se identificó que había ítems que debían ser modificados porque no eran claros o eran confusos.

Fase VI: Recolección e ingreso de datos de los 170 participantes al programa SPSS para generar una base de datos que permita realizar el respectivo análisis.

Fase VII: Análisis de datos estadísticos descriptivos donde se determine las medidas de dispersión de los ítems realizados, eliminación de ítems que no cumplieran con los requisitos de coeficiente de discriminación, dichos ítems fueron los 28, 29 y 30.

Fase VIII: Una vez conformados los factores se buscó cumplir con la confiabilidad a través del alfa de Crobach, esto para determinar si el factor es confiable, para que lo sea, el resultado deberá ser mayor a 0,6.

Fase IX: Se realizó la respectiva caracterización de los resultados del instrumento de búsqueda de sensaciones.

Consideraciones Éticas

Los aspectos éticos en esta investigación, se llevan a cabo desde el marco de la psicología, y por ende deben regirse por una serie de lineamientos y normativas éticas, propiciando el actuar profesional, considerando el bienestar y la integridad de cada uno de los participantes, en base a esto, se da cumplimiento mediante: el Código Deontológico y Bioético del psicólogo en Colombia establecido en la Ley 1090 del 2006 también conocida como la "Ley de Psicología" en el cual encontramos el capítulo II, artículo 2º, el cual habla de los principios universales por los cuales se regirá las prácticas y los psicólogos al momento del ejercicio profesional, se tiene en consideración el principio 9º "Investigación con participantes humanos" el cual expresa que después de la decisión de iniciar una investigación con personas, deberá tenerse en cuenta la contribución al desarrollo de la Psicología y al bienestar humano, respetando la dignidad y el bienestar de los participantes previamente informados en consideraciones legales y en los estándares profesionales regulatorios en este tipo de población, de igual forma se tiene en cuenta el capítulo VII, artículo 49º, "De la investigación científica, la propiedad intelectual y las publicaciones", manifiesta que los profesionales en psicología serán los encargados de la metodología usada en la investigación, temas de estudio y los materiales empleados en la misma, a su vez de los análisis de las conclusiones, resultados y de los cuidados para la divulgación de la información recolectada, también se tiene en cuenta el artículo 50º el cual dictamina que todo profesional psicológico que lleve a cabo una investigación científica, deberá basarse en el respeto y dignidad, cuidando los derechos y bienestar de los participantes (Congreso de la República de Colombia, 2006).

Por otra parte, es pertinente hacer mención y uso de la Ley Estatutaria 1581 de 2012, también llamada "Ley de Protección de Datos Personales" en Colombia, ya que en el transcurso de la investigación ya que en la investigación se hace recolección de datos como nombre, identificación, entre otros, y según lo establecido en el marco legal fundamental para la protección de la privacidad y el manejo adecuado de los datos personales en el contexto de la investigación. Esta legislación se considera esencial para garantizar el respeto de los derechos de los individuos cuyos datos se recopilan y procesan en cualquier estudio científico, es decir, esto permite que se cumpla con todas las disposiciones de la ley de protección de datos personales vigente, asegurando la privacidad y confidencialidad de la información recopilada de los participantes (La Ley Estatutaria 1581 de 2012).

Así mismo, se tiene en cuenta la Resolución número 8430 De 1993, por medio de la cual se establecen las normas científicas, técnicas y administrativas para la investigación en salud, para la aplicabilidad del instrumento, se tiene en cuenta el “Titulo 1. disposiciones generales”, artículos (1) y (2) en los cuales esta decretado que toda institución que planea ejecutar investigación en participantes humanos deberá estar regida por un Comité de Ética en Investigación, y que, a su vez, este comité tenga un reglamento y políticas internas para llevar a cabo este tipo de métodos, junto a esto, se considera “Titulo II. De la investigación en seres humanos. Capítulo 1. De los aspectos éticos de la investigación en seres humanos”, específicamente los artículos 6º, el cual dictamina que los entes investigadores deberán suministrar a los participantes el consentimiento informado por escrito, ya sea por el sujeto participante, o de su representante o tutor legal, el artículo 11, en el cual establece que en una investigación en la categoría: sin riesgo, categoría a la cual entra nuestra investigación, son estudios sin intervención y/o modificación en las variables examinadas que primaran en el bienestar de la población. (Ministerio de Salud, 1993).

Resultados

En este apartado se presentan los resultados obtenidos del análisis psicométrico del instrumento diseñado para medir la búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir. La muestra estuvo compuesta por 170 participantes, con edades comprendidas entre los 18 y 55 años, residentes en la ciudad de Villavicencio, Meta.

Tabla 1

Datos sociodemográficos.

Estadísticos descriptivos					
	N	Mínimo	Máximo	Media	Desviación estándar
Edad	170	18	58	31,18	10,312
N válido (por lista)	170				

Nota. Esta gráfica representa el análisis descriptivo de las edades de los participantes de la investigación.

Tabla 2

Datos sociodemográficos.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido Hombre	98	57,65	57,65
Mujer	72	42,35	100
Total	170	100	

Nota. Esta gráfica representa cuantos participantes fueron hombres y cuantas mujeres fueron los participantes de la investigación.

Tabla 3*Datos sociodemográficos.*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	Si	153	90	90
	No	17	10	10
Total		170	100	

Nota. Esta gráfica representa cuantos participantes en el momento de la toma de muestra contaban con licencia de conducción vigente.

Tabla 4*Tiempo que llevan conduciendo los participantes*

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje acumulado
Válido	1	15	8,82	8,82
	2	20	11,76	20,58
	3	37	21,76	42,34
	4	31	18,24	60,58
	5	67	39,41	39,41
Total		100	100	100

Nota. Esta gráfica representa el tiempo que llevan conduciendo los participantes de la investigación, en donde 1 es menos de un año, 2 es de 1 a 2 años, 3 es de 3 a 4 años, 4 es de 3 a 5 años y 5 es más de 5 años manejando.

Análisis factorial exploratorio (AFE)

Para evaluar la estructura factorial del instrumento, se realizó un Análisis Factorial Exploratorio (AFE). La medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) arrojó un valor de 0.933, indicando que la muestra era adecuada para realizar el análisis factorial. La prueba de esfericidad de Bartlett fue significativa ($p < 0.05$), lo que valida la pertinencia del AFE.

Tabla 5*Varianza Total Explicada por los Componentes del Análisis Factorial*

Componente	Autovalores iniciales			Sumas de extracción de cargas al cuadrado			Sumas de rotación de cargas al cuadrado		
	Total	% de varianza	% acumulado	Total	% de varianza	% acumulado	Total	% de varianza	% acumulado
1	14,237	45,927	45,927	14,237	45,927	45,927	4,787	15,441	15,441
2	1,959	6,319	52,246	1,959	6,319	52,246	4,524	14,593	30,033
3	1,731	5,583	57,829	1,731	5,583	57,829	4,360	14,064	44,097
4	1,486	4,794	62,623	1,486	4,794	62,623	3,209	10,352	54,449
5	1,258	4,059	66,682	1,258	4,059	66,682	2,548	8,219	62,668

Nota. Esta tabla muestra los resultados del análisis factorial, incluyendo los autovalores iniciales, la varianza explicada por cada componente, y la varianza acumulada antes y después de la rotación.

El primer componente explica el 45.927% de la varianza total, lo que sugiere que este factor es el más significativo en el contexto de la medición de la búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir. Los cinco componentes juntos explican el 66.682% de la varianza total después de la rotación, lo que indica que el modelo factorial es adecuado para representar la estructura subyacente de los datos.

Tabla 6*Matriz de Componentes Rotados del Análisis Factorial*

	Componente				
	1	2	3	4	5
1. Manejar a altas velocidades me hace sentir animado.	,318		,813		
2. Me siento más satisfecho/a cuando la conducción es a gran velocidad.	,373		,763	,208	
3. Conduzco de manera imprudente para sentir adrenalina.	,701	,344	,239		
4. Disfruto de la sensación de velocidad al conducir.	,205		,808	,222	
5. Sobrepaso los vehículos delante de mí ya que esto me hace sentir como un gran conductor.	,692		,353		,304
6. Me gusta adelantar los vehículos delante de mí por la sensación que me genera.	,683	,209	,306		,336
7. Me siento eufórico cuando realizo una maniobra de riesgo exitosa mientras conduzco.	,730	,327	,218	,265	
8. Me siento emocionado cuando conduzco de forma arriesgada.	,760	,324	,242	,261	,203
9. Me gusta tener experiencias, sensaciones nuevas y excitantes mientras voy manejando, aunque sean poco seguras o incluso ilegales.	,605	,365		,408	
10. Manejar sin los documentos reglamentarios del vehículo o sin casco me genera adrenalina.	,251	,346	-,229	,288	,442

Tabla 6

Continuación

11. Me gusta adelantar carros y motos para sentir emoción.	,457	,575	,333		,310
12. Manejar sin elementos de protección (Casco, chaleco o cinturón) me hace sentir emocionado		,494		,266	,591
13. Siento que tengo la habilidad para hacer cosas que no se deberían hacer (uso del teléfono móvil mientras se conduce, cambio de carril imprudente, no mantener la distancia de seguridad, exceso de v...	,225		,209		,605
14. He realizado actos de índole sexual mientras conduzco				,710	,365
15. Me emociona cruzar el semáforo cuando está en rojo o amarillo.			,246		,798
16. Estoy dispuesto a huir de los policías de tránsito si me detienen.	,337			,669	
17. Prefiero situaciones de conducción que genere emociones fuertes (Adrenalina, Euforia).	,492	,509	,372	,307	
18. Actúo sin pensar en las consecuencias cuando estoy al volante.	,376	,637			,366
19. Mientras conduzco suelo hacer carreras ficticias con otros conductores así ellos no lo sepan.	,319	,641	,296		,226
20. Me gustaría participar en piques o en carreras.		,415	,410	,645	
21. Busco maneras nuevas de experimentar en la conducción.		,589	,214	,242	
22. Me gustan las actividades de conducción aventureras y desafiantes.		,474	,537	,282	
23. ¿Cuántas veces se ha visto involucrado en un siniestro vial?	,421	,511		,320	
24. Manejar a altas velocidades me hace sentir animado.		,278	,200	,774	
25. Me siento más satisfecho/a cuando la conducción es a gran velocidad.	,312	,606	,246		
26. Conduzco de manera imprudente para sentir adrenalina.	,303	,455	,224	,242	
27. Disfruto de la sensación de velocidad al conducir.		,301	,427	,373	
31. Me siento emocionado cuando conduzco de forma arriesgada.					
32. Me gusta tener experiencias, sensaciones nuevas y excitantes mientras voy manejando, aunque sean poco seguras o incluso ilegales.					
33. Manejar sin los documentos reglamentarios del vehículo o sin casco me genera adrenalina.			,715		,338
34. Me gusta adelantar carros y motos para sentir emoción.	,322	,569	,371		,270

Nota. Esta tabla presenta los ítems que conforman cada factor después de la rotación en el análisis factorial. Los ítems están agrupados según los componentes identificados, reflejando las dimensiones específicas del constructo medido.

Cada factor representa una dimensión distinta del comportamiento de riesgo y búsqueda de sensaciones al conducir.

Factor 1: Tendencia a buscar sensaciones en la conducción conformado por los siguientes ítems 5, 7, 8, 9,11, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 25, 26, 34, este factor se caracteriza por la inclinación del conductor hacia la búsqueda de experiencias intensas y novedosas al conducir. Este factor refleja la necesidad interna de los conductores de experimentar sensaciones estimulantes a través de la conducción.

Factor 2 Conductas de riesgo y desafío en la conducción conformado por los ítems 1, 2, 4, 10, 12, 33; este factor se centra en las acciones y comportamientos que los conductores adoptan, caracterizados por tomar decisiones peligrosas y asumir desafíos mientras conducen.

Factor 3 Búsqueda de emociones y desafíos en la conducción con los ítems 6, 15, 21, 27; este factor describe el deseo del conductor por encontrar situaciones emocionantes y desafiantes al volante. Los individuos con puntuaciones elevadas buscan intencionalmente entornos y situaciones que les ofrezcan desafíos en la carretera, lo que implica una constante búsqueda de pruebas que les permitan medir su habilidad y agilidad al conducir en situaciones extremas.

Factor 4 Tolerancia al riesgo y desconsideración por la seguridad en la conducción por los ítems 14, 20, 24, 31; este factor representa la disposición del conductor a tolerar situaciones de alto riesgo sin priorizar las medidas de seguridad.

Factor 5 Atracción por el riesgo en la conducción: ítems 3, 13, 32, este factor se enfoca en la predisposición del conductor hacia el riesgo como una fuente de satisfacción y placer. Los individuos con alta puntuación en este factor se sienten atraídos por el peligro inherente a ciertas maniobras de conducción, lo que puede incluir acelerar en exceso, realizar maniobras evasivas o conducir en situaciones meteorológicas adversas con el fin de experimentar una sensación de control en condiciones extremas.

La suma de la varianza explicada por los cinco componentes iniciales es del 66.682%. Esto indica que estos cinco componentes pueden representar aproximadamente el 66.682% del instrumento.

Tabla 7*Estadísticas Descriptivas de los Ítems del Cuestionario de Conducción de Riesgo*

	Estadísticas de total de elemento			
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
1. Manejar a altas velocidades me hace sentir animado.	47,57	311,271	,676	,949
2. Me siento más satisfecho/a cuando la conducción es a gran velocidad.	47,76	313,035	,727	,949
3. Conduzco de manera imprudente para sentir adrenalina.	48,58	324,184	,653	,950
4. Disfruto de la sensación de velocidad al conducir.	47,39	306,849	,681	,950
5. Sobrepasso los vehículos delante de mí ya que esto me hace sentir como un gran conductor.	48,05	316,979	,677	,949
6. Me gusta adelantar los vehículos delante de mí por la sensación que me genera.	48,22	316,407	,689	,949
7. Me siento eufórico cuando realizo una maniobra de riesgo exitosa mientras conduzco.	48,52	317,471	,750	,949
8. Me siento emocionado cuando conduzco de forma arriesgada.	48,51	316,629	,791	,948
9. Me gusta tener experiencias, sensaciones nuevas y excitantes mientras voy manejando, aunque sean poco seguras o incluso ilegales.	48,53	318,885	,773	,949
10. Manejar sin los documentos reglamentarios del vehículo o sin casco me genera adrenalina.	48,73	331,590	,415	,951
11. Me gusta adelantar carros y motos para sentir emoción.	48,47	317,116	,800	,948
12. Manejar sin elementos de protección (Casco, chaleco o cinturón) me hace sentir emocionado	48,79	331,969	,520	,951
13. Siento que tengo la habilidad para hacer cosas que no se deberían hacer (uso del teléfono móvil mientras se conduce, cambio de carril imprudente, no mantener la distancia de seguridad, exceso de v...	48,47	327,056	,508	,951
14. He realizado actos de índole sexual mientras conduzco	48,73	331,382	,432	,951
15. Me emociona cruzar el semáforo cuando está en rojo o amarillo.	48,46	328,201	,470	,951
16. Estoy dispuesto a huir de los policías de tránsito si me detienen.	48,65	325,654	,555	,950
17. Prefiero situaciones de conducción que genere emociones fuertes (Adrenalina, Euforia).	48,38	315,236	,808	,948

Tabla 7

Continuación

18. Actúo sin pensar en las consecuencias cuando estoy al volante.	48,67	325,711	,661	,950
19. Mientras conduzco suelo hacer carreras ficticias con otros conductores así ellos no lo sepan.	48,50	318,544	,673	,949
20. Me gustaría participar en piques o en carreras.	48,41	318,291	,607	,950
21. Busco maneras nuevas de experimentar en la conducción.	48,30	317,749	,627	,950
22. Me gustan las actividades de conducción aventureras y desafiantes.	48,10	310,959	,748	,949
23. ¿Cuántas veces se ha visto involucrado en un siniestro vial?	48,65	321,715	,728	,949
24. Manejar a altas velocidades me hace sentir animado.	48,70	327,369	,613	,950
25. Me siento más satisfecho/a cuando la conducción es a gran velocidad.	48,59	320,987	,731	,949
26. Conduzco de manera imprudente para sentir adrenalina.	48,51	321,483	,691	,949
27. Disfruto de la sensación de velocidad al conducir.	48,20	315,698	,686	,949
31. Me siento emocionado cuando conduzco de forma arriesgada.	47,45	326,249	,243	,956
32. Me gusta tener experiencias, sensaciones nuevas y excitantes mientras voy manejando, aunque sean poco seguras o incluso ilegales.	47,89	323,037	,341	,954
33. Manejar sin los documentos reglamentarios del vehículo o sin casco me genera adrenalina.	47,68	314,912	,604	,950
34. Me gusta adelantar carros y motos para sentir emoción.	48,34	316,738	,768	,949

Nota. Esta tabla presenta las estadísticas descriptivas, incluyendo el número de respuestas válidas, la media y la desviación estándar de cada ítem del cuestionario sobre conductas de riesgo al conducir.

El cuestionario muestra una alta consistencia interna, como indica el Alfa de Cronbach cercano a 951. No hay ítems cuya eliminación mejore significativamente la fiabilidad general del cuestionario, lo que sugiere que cada ítem contribuye positivamente a la medida general de la búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir.

Análisis de Confiabilidad

El análisis de confiabilidad se llevó a cabo utilizando el coeficiente Alfa de Cronbach. La prueba inicial constó de 34 ítems. Después de un proceso de depuración, se eliminaron los ítems 28, 29 y 30 debido a que presentaron un coeficiente de discriminación inferior a 0.19 (ver Tabla 1). El valor del Alfa de Cronbach obtenido finalmente fue de 0.951 para los 31 ítems restantes, indicando una excelente consistencia interna del instrumento (ver Tabla 8).

Tabla 8

Alfa de Cronbach basada en elementos

Factor	Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
1	,947	,949	14
2	,830	,811	6
3	,704	,700	4
4	,519	,666	4
5	,396	,476	3

Tabla 9

Confiabilidad del Instrumento de Medición de Búsqueda de Sensaciones ante Conductas de Riesgo al Conducir con los 34 ítems iniciales

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,938	34

Nota. Esta tabla presenta los coeficientes de confiabilidad (Alfa de Cronbach) para los diferentes factores de la escala de búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir, evaluados en una muestra de personas de 18 a 55 años de la ciudad de Villavicencio con los 34 ítems iniciales.

Tabla 10

Confiabilidad del Instrumento de Medición de Búsqueda de Sensaciones ante Conductas de Riesgo al Conducir con los 34 ítems iniciales

	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
1. Manejar a altas velocidades me hace sentir animado.	,647	,935
2. Me siento más satisfecho/a cuando la conducción es a gran velocidad.	,693	,934
3. Conduzco de manera imprudente para sentir adrenalina.	,614	,935
4. Disfruto de la sensación de velocidad al conducir.	,660	,935
5. Sobrepaso los vehículos delante de mí ya que esto me hace sentir como un gran conductor.	,661	,935
6. Me gusta adelantar los vehículos delante de mí por la sensación que me genera.	,663	,935
7. Me siento eufórico cuando realizo una maniobra de riesgo exitosa mientras conduzco.	,727	,934
8. Me siento emocionado cuando conduzco de forma arriesgada.	,764	,934
9. Me gusta tener experiencias, sensaciones nuevas y excitantes mientras voy manejando, aunque sean poco seguras o incluso ilegales.	,749	,934
10. Manejar sin los documentos reglamentarios del vehículo o sin casco me genera adrenalina.	,436	,937
11. Me gusta adelantar carros y motos para sentir emoción.	,775	,934
12. Manejar sin elementos de protección (Casco, chaleco o cinturón) me hace sentir emocionado	,509	,937
13. Siento que tengo la habilidad para hacer cosas que no se deberían hacer (uso del teléfono móvil mientras se conduce, cambio de carril imprudente, no mantener la distancia de seguridad, exceso de v...	,496	,936
14. He realizado actos de índole sexual mientras conduzco	,429	,937
15. Me emociona cruzar el semáforo cuando está en rojo o amarillo.	,465	,936
16. Estoy dispuesto a huir de los policías de tránsito si me detienen.	,552	,936
17. Prefiero situaciones de conducción que genere emociones fuertes (Adrenalina, Euforia).	,788	,934
18. Actúo sin pensar en las consecuencias cuando estoy al volante.	,640	,935
19. Mientras conduzco suelo hacer carreras ficticias con otros conductores así ellos no lo sepan.	,645	,935
20. Me gustaría participar en piques o en carreras.	,600	,935
21. Busco maneras nuevas de experimentar en la conducción.	,635	,935

Tabla 10

Continuación

22. Me gustan las actividades de conducción aventureras y desafiantes.	,725	,934
23. ¿Cuántas veces se ha visto involucrado en un siniestro vial?	,715	,935
24. Manejar a altas velocidades me hace sentir animado.	,620	,936
25. Me siento más satisfecho/a cuando la conducción es a gran velocidad.	,719	,935
26. Conduzco de manera imprudente para sentir adrenalina.	,683	,935
27. Disfruto de la sensación de velocidad al conducir.	,683	,934
28. Sobrepaso los vehículos delante de mí ya que esto me hace sentir como un gran conductor.	,187	,940
29. Me gusta adelantar los vehículos delante de mí por la sensación que me genera.	,187	,942
30. Me siento eufórico cuando realizo una maniobra de riesgo exitosa mientras conduzco.	,195	,943
31. Me siento emocionado cuando conduzco de forma arriesgada.	,308	,940
32. Me gusta tener experiencias, sensaciones nuevas y excitantes mientras voy manejando, aunque sean poco seguras o incluso ilegales.	,401	,938
33. Manejar sin los documentos reglamentarios del vehículo o sin casco me genera adrenalina.	,564	,936
34. Me gusta adelantar carros y motos para sentir emoción.	,741	,934

Nota. Esta tabla presenta los coeficientes de confiabilidad (Alpha de Cronbach) de cada uno de los factores de la escala de búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir, evaluados en una muestra de personas de 18 a 55 años de la ciudad de Villavicencio, a partir de estos resultados se decidió retirar los ítems 28, 29 y 30 dado que obtuvieron un índice de correlación bastante bajo

Tabla 11

Confiabilidad del Instrumento de Medición de Búsqueda de Sensaciones ante Conductas de Riesgo al Conducir con los 31 ítems.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,951	31

Nota. Esta tabla presenta los coeficientes de confiabilidad (Alpha de Cronbach) con los ítems que no fueron eliminados de la escala de búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir, evaluados en una muestra de personas de 18 a 55 años de la ciudad de Villavicencio.

Tabla 12

Confiabilidad del Instrumento de Medición de Búsqueda de Sensaciones ante Conductas de Riesgo al Conducir.

	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
1. Manejar a altas velocidades me hace sentir animado.	,676	,949
2. Me siento más satisfecho/a cuando la conducción es a gran velocidad.	,727	,949
3. Conduzco de manera imprudente para sentir adrenalina.	,653	,950
4. Disfruto de la sensación de velocidad al conducir.	,681	,950
5. Sobrepaso los vehículos delante de mí ya que esto me hace sentir como un gran conductor.	,677	,949
6. Me gusta adelantar los vehículos delante de mí por la sensación que me genera.	,689	,949
7. Me siento eufórico cuando realizo una maniobra de riesgo exitosa mientras conduzco.	,750	,949
8. Me siento emocionado cuando conduzco de forma arriesgada.	,791	,948
9. Me gusta tener experiencias, sensaciones nuevas y excitantes mientras voy manejando, aunque sean poco seguras o incluso ilegales.	,773	,949
10. Manejar sin los documentos reglamentarios del vehículo o sin casco me genera adrenalina.	,415	,951
11. Me gusta adelantar carros y motos para sentir emoción.	,800	,948
12. Manejar sin elementos de protección (Casco, chaleco o cinturón) me hace sentir emocionado	,520	,951
13. Siento que tengo la habilidad para hacer cosas que no se deberían hacer (uso del teléfono móvil mientras se conduce, cambio de carril imprudente, no mantener la distancia de seguridad, exceso de v...	,508	,951
14. He realizado actos de índole sexual mientras conduzco	,432	,951
15. Me emociona cruzar el semáforo cuando está en rojo o amarillo.	,470	,951
16. Estoy dispuesto a huir de los policías de tránsito si me detienen.	,555	,950
17. Prefiero situaciones de conducción que genere emociones fuertes (Adrenalina, Euforia).	,808	,948
18. Actúo sin pensar en las consecuencias cuando estoy al volante.	,661	,950
19. Mientras conduzco suelo hacer carreras ficticias con otros conductores así ellos no lo sepan.	,673	,949
20. Me gustaría participar en piques o en carreras.	,607	,950
21. Busco maneras nuevas de experimentar en la conducción.	,627	,950
22. Me gustan las actividades de conducción aventureras y desafiantes.	,748	,949

Tabla 12
Continuación

Tabla 12

Continuación

23. ¿Cuántas veces se ha visto involucrado en un siniestro vial?	,728	,949
24. Manejar a altas velocidades me hace sentir animado.	,613	,950
25. Me siento más satisfecho/a cuando la conducción es a gran velocidad.	,731	,949
26. Conduzco de manera imprudente para sentir adrenalina.	,691	,949
27. Disfruto de la sensación de velocidad al conducir.	,686	,949
31. Me siento emocionado cuando conduzco de forma arriesgada.	,243	,956
32. Me gusta tener experiencias, sensaciones nuevas y excitantes mientras voy manejando, aunque sean poco seguras o incluso ilegales.	,341	,954
33. Manejar sin los documentos reglamentarios del vehículo o sin casco me genera adrenalina.	,604	,950
34. Me gusta adelantar carros y motos para sentir emoción.	,768	,949

Nota. Esta tabla presenta los coeficientes de confiabilidad (Alpha de Cronbach) de cada uno de los factores de la escala de búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir, evaluados en una muestra de personas de 18 a 55 años de la ciudad de Villavicencio, con aquellos ítems que presentaron una correlación adecuada

Tabla 13

Confiabilidad del factor 1 nombrado “Tendencia a buscar sensaciones en la conducción”

Estadísticas de fiabilidad		
	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
Alfa de Cronbach	,947	14

Nota. Esta tabla representa la confiabilidad del factor 1 conformado por los ítems 5, 7, 8, 9, 11, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 25, 26 y 34.

Tabla 14

Confiabilidad del factor 2 nombrado “Conductas de riesgo y desafío en la conducción”

Estadísticas de fiabilidad		
	Alfa de Cronbach basada en elementos estandarizados	N de elementos
Alfa de Cronbach	,830	6

Nota. Esta tabla representa la confiabilidad del factor 2 conformado por los ítems 1, 2, 4, 10, 12,

Tabla 15

Confiabilidad del factor 3 nombrado “Conductas de riesgo y desafío en la conducción”

Estadísticas de fiabilidad		
	Alfa de Cronbach basada en elementos	
Alfa de Cronbach	estandarizados	N de elementos
,704	,700	4

Nota. Esta tabla representa la confiabilidad del factor 3 conformado por los ítems 6, 15, 21, 27.

Tabla 16

Confiabilidad del factor 4 nombrado “Tolerancia al riesgo y desconsideración por la seguridad en la conducción”

Estadísticas de fiabilidad		
	Alfa de Cronbach basada en elementos	
Alfa de Cronbach	estandarizados	N de elementos
,519	,666	4

Nota. Esta tabla representa la confiabilidad del factor 4 conformado por los ítems 14, 20, 24, 31.

Tabla 17

Confiabilidad del factor 5 nombrado “Atracción por el riesgo en la conducción”

Estadísticas de fiabilidad		
	Alfa de Cronbach basada en elementos	
Alfa de Cronbach	estandarizados	N de elementos
,396	,476	3

Nota. Esta tabla representa la confiabilidad del factor 5 conformado por los ítems 14, 20, 24, 31.

Discusión de resultados

La investigación presente se basa en cinco factores que buscan conservar los cuatro factores básicos propuestos por Zuckerman (1979, 1994, 2007) en su escala de búsqueda de sensaciones: la búsqueda de experiencias, la inhibición de la desinhibición, la susceptibilidad al aburrimiento y la búsqueda de emociones. Cada uno de estos factores representa un aspecto diferente del constructo de búsqueda de sensaciones, tal como lo concibe Zuckerman. Al no tratarse de un rasgo unidimensional, la inclusión de más factores permite una evaluación más detallada de las características individuales del comportamiento humano.

En nuestra investigación, obtuvimos resultados que cumplen con los criterios establecidos en las pruebas de KMO, Bartlett, Alfa de Cronbach y fiabilidad. Estos valores son comparables con los obtenidos en estudios previos que buscaban validar o diseñar instrumentos para medir la búsqueda de sensaciones, o bien validar la escala propuesta por Zuckerman. Investigaciones realizadas en diversos países, como España (Pedrero, 2013), Argentina (Trógolo et al., 2019) y Costa Rica (Moreno, Marjorie & Monge, 2011) presentan resultados similares a los de nuestro estudio, lo que refuerza la validez de nuestros hallazgos.

Además, nuestra investigación reflejó resultados paralelos a los obtenidos por Messoulam, Abal y Molina (2005) en cuanto a la fiabilidad de los factores. En ambos estudios, todos los factores, excepto uno, mostraron una alta fiabilidad. En el caso de los factores con baja fiabilidad, es necesario revisar conceptualmente los ítems que los conforman, añadir nuevos ítems a dichos factores o, en última instancia, eliminar aquellos que no contribuyen significativamente a la medida.

Por otro lado, los datos sociodemográficos y las respuestas obtenidas a través del cuestionario compuesto por 34 ítems, agrupados en cinco factores, son consistentes con la información del anuario nacional de siniestros viales (2021). Este anuario indica una relación negativa entre la edad y la búsqueda de sensaciones, sugiriendo que a menor edad existe una mayor probabilidad de manifestar este rasgo. Además, se identificó que los participantes con puntuaciones altas en la escala de búsqueda de sensaciones habían estado involucrados en al menos un siniestro vial, lo que subraya la importancia de este rasgo en el contexto del comportamiento vial.

Conclusiones

El presente estudio ha permitido obtener valiosos hallazgos que contribuyen a la comprensión y validación de este tipo de herramientas en el contexto local. A continuación, se presentan las conclusiones derivadas del análisis de los resultados obtenidos:

El análisis factorial exploratorio realizado sobre el cuestionario de 31 ítems mostró una adecuada estructura factorial, lo que sugiere que los ítems están bien agrupados en factores que representan de manera coherente las dimensiones de la búsqueda de sensaciones al conducir. La medida de adecuación muestral KMO alcanzó un valor de 0.933, indicando una alta adecuación para la realización del análisis factorial. Además, la prueba de esfericidad de Bartlett resultó significativa ($p < 0.05$), lo que valida el uso del análisis factorial en este contexto.

El coeficiente Alfa de Cronbach obtenido fue de 0.951, lo que indica una excelente consistencia interna del instrumento. Este alto valor sugiere que los ítems del cuestionario están altamente correlacionados entre sí y miden de manera confiable el constructo de la búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir. La eliminación de los ítems 28, 29 y 30, debido a sus bajos coeficientes de discriminación (< 0.19), contribuyó a mejorar la fiabilidad del instrumento.

El análisis de varianza total explicó un 66.68% de la varianza con cinco componentes principales. Este resultado es significativo ya que indica que el instrumento es capaz de capturar una porción considerable de la variabilidad en las conductas de búsqueda de sensaciones al conducir. Cada componente identificado en el análisis factorial aporta de manera sustancial a la comprensión de las diferentes facetas del comportamiento de riesgo en la conducción.

La estructura factorial revelada sugiere la existencia de varias dimensiones clave dentro del constructo de búsqueda de sensaciones al conducir. Estas dimensiones incluyen: la tendencia a buscar sensaciones nuevas y emocionantes, la inclinación hacia conductas de riesgo y desafío, la búsqueda de emociones y aventuras, la tolerancia al riesgo y la desconsideración por la seguridad, y la atracción por el riesgo en la conducción. Esta diferenciación es crucial para el diseño de intervenciones específicas que aborden cada una de estas áreas.

Los resultados obtenidos tienen importantes implicaciones prácticas. La identificación de individuos con alta tendencia a la búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo al conducir puede permitir la implementación de programas de educación y concienciación vial más efectivos.

Estos programas pueden ser personalizados para abordar los factores específicos que motivan a los conductores a asumir riesgos, promoviendo así comportamientos más seguros en la carretera.

El instrumento desarrollado para medir la búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir ha demostrado poseer buenas propiedades psicométricas, con una alta consistencia interna y una estructura factorial coherente. Estos hallazgos validan su continuidad en investigación para obtener los otros dos tipos de validez para luego usar en la población de conductores de Villavicencio, proporcionando una herramienta útil para la identificación y evaluación de comportamientos de riesgo en la conducción. La implementación de este instrumento en programas de seguridad vial podría contribuir significativamente a la reducción de accidentes y al fomento de conductas de conducción más seguras. Así mismo, se recomienda continuar con la investigación para afinar el instrumento, obtener validez total y ampliar su aplicabilidad a diferentes contextos y poblaciones.

Aportes, Limitaciones y Sugerencias

Uno de los principales aportes de esta investigación es la creación y validación de un instrumento psicométrico para medir los rasgos de personalidad, específicamente la búsqueda de sensaciones, en individuos con alto riesgo de participar en conductas de conducción riesgosas. Este instrumento proporciona una herramienta confiable y con validez de constructo para identificar a aquellos conductores que tienen una mayor propensión a involucrarse en comportamientos peligrosos al volante, sin embargo, se sugiere seguir investigando para obtener validez de criterio y contenido. La solidez del instrumento se respalda con altos índices de validez de constructo y confiabilidad, lo cual es crucial para asegurar la precisión de las evaluaciones y la eficacia de las intervenciones basadas en estos resultados.

Añade valiosas contribuciones al cuerpo de conocimientos existentes en el campo de la psicología y las ciencias del comportamiento. Al enfocarse en la relación entre la búsqueda de sensaciones y las conductas de riesgo al conducir, se profundiza en la comprensión de cómo ciertos rasgos de personalidad pueden influir en los comportamientos peligrosos en contextos específicos. Este conocimiento no solo enriquece la literatura académica, sino que también proporciona una base sólida para futuras investigaciones en áreas relacionadas.

Los hallazgos de esta investigación son esenciales para la continuidad y el desarrollo de este instrumento. La información obtenida a través del instrumento con validez de constructo podría ser utilizada para desarrollar programas educativos, de capacitación y de prevención si más adelante llegara a obtener validez de criterio y contenido. Estas intervenciones, basadas en datos empíricos y sólidos, tienen el potencial de generar un impacto significativo en la salud pública al disminuir la incidencia de accidentes de tránsito, así como las lesiones y muertes asociadas.

Finalmente, la implementación de las intervenciones derivadas de esta investigación, como ya se mencionó anteriormente, podría llevar a una reducción significativa en el número de accidentes de tránsito, lesiones y muertes en Villavicencio y potencialmente en otras regiones. Al mejorar la seguridad vial, se contribuye al bienestar general de la comunidad, reduciendo la carga económica y emocional que los accidentes de tráfico imponen sobre las familias y la sociedad en general. Esta investigación, por lo tanto, no solo tiene un valor académico, sino también un profundo impacto social, apoyando políticas y prácticas que buscan un entorno vial más seguro para todos.

Una de las limitaciones más significativas fue la restricción de tiempo disponible para la aplicación del instrumento psicométrico. Dado el número inicial de ítems (34 en total) que conforman el cuestionario, el proceso de administración requería una cantidad sustancial de tiempo por parte de cada participante. Esta exigencia temporal pudo haber afectado tanto la tasa de respuesta como la calidad de las respuestas obtenidas. Los participantes, en algunos casos, podrían haberse sentido apresurados o fatigados, lo que podría haber comprometido la precisión de sus respuestas y, en consecuencia, la fiabilidad de los datos recolectados.

Otra limitación importante se relaciona con la disposición de las personas para completar la prueba. La falta de disponibilidad o compromiso de algunos participantes representó un obstáculo significativo en el proceso de recopilación de datos. A pesar de los esfuerzos por asegurar una muestra representativa, hubo dificultades para motivar a los individuos a participar y a completar el cuestionario en su totalidad. Este desafío se vio exacerbado por factores como el desinterés, la percepción de que el cuestionario era demasiado largo o complicado, y las obligaciones personales y laborales de los potenciales participantes.

La reticencia o incomodidad de los participantes para compartir sus pensamientos y manifestar sus comportamientos respecto a sus conductas al conducir también constituye una limitación crítica. Dado que el cuestionario aborda temas sensibles y potencialmente comprometedores, como la admisión de conductas de riesgo al volante, es comprensible que algunos individuos se hayan mostrado reacios a responder con total honestidad. Esta reticencia puede haber llevado a una subestimación de la prevalencia de ciertas conductas de riesgo, afectando así la validez de los resultados obtenidos.

Aunque se logró reclutar a 170 participantes, el tamaño de la muestra podría no ser suficientemente grande para generalizar los resultados a toda la población de conductores en Villavicencio. Además, aunque se buscó mantener un equilibrio de género, otros factores demográficos, como el nivel socioeconómico, el nivel educativo y la experiencia previa de conducción, podrían no haber estado igualmente representados, lo que podría limitar la representatividad de los hallazgos.

El estudio se llevó a cabo exclusivamente en la ciudad de Villavicencio, lo cual puede limitar la generalización de los resultados a otras regiones o ciudades con diferentes características culturales y contextos viales. Las normas y actitudes hacia la conducción pueden variar

significativamente entre diferentes áreas geográficas, y estas diferencias culturales pueden influir en la forma en que las personas responden a los ítems del cuestionario.

Finalmente, factores externos no controlados, como el estado de ánimo de los participantes al momento de responder el cuestionario, su nivel de estrés, y otros eventos personales o ambientales, pueden haber influido en las respuestas dadas. Estos factores pueden introducir variabilidad adicional en los datos que no está relacionada con las propiedades psicométricas del instrumento en sí.

Se sugiere continuar con la investigación sobre las propiedades psicométricas del instrumento para la medición de la búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir. Ampliar este estudio podría contribuir significativamente a la mejora de la seguridad vial. Identificar a los conductores con una mayor propensión a realizar conductas de riesgo es crucial para el desarrollo de programas de intervención específicos y personalizados. Estos programas pueden enfocarse en educar a los conductores sobre los peligros asociados con estas conductas y promover hábitos de conducción más seguros, lo que, en última instancia, reducirá la incidencia de accidentes de tráfico.

Para fortalecer la utilidad y fiabilidad del instrumento, es esencial continuar con la validación de contenido y de criterio. La validación de contenido asegurará que la prueba abarque de manera adecuada y completa todas las dimensiones relevantes de la búsqueda de sensaciones en conductores. Esto implica una revisión exhaustiva de los ítems del cuestionario por parte de expertos en la materia, así como la incorporación de retroalimentación de los propios conductores. Por otro lado, la validación de criterio requiere establecer correlaciones significativas entre los resultados del instrumento y medidas externas del comportamiento de conducción, tales como registros de infracciones de tráfico o historiales de accidentes. Este proceso fortalecerá la precisión del instrumento para evaluar la propensión a conductas de riesgo al conducir.

Se recomienda ampliar la muestra de estudio a diferentes regiones y contextos culturales para evaluar la generalidad del instrumento. Realizar estudios comparativos entre distintas poblaciones de conductores puede proporcionar información valiosa sobre cómo varía la búsqueda de sensaciones y las conductas de riesgo al conducir en diferentes contextos. Esto permitirá adaptar y mejorar el instrumento para su aplicación en diversas circunstancias, aumentando su aplicabilidad y relevancia en el ámbito de la seguridad vial.

Los resultados obtenidos del uso del instrumento pueden servir como base para el desarrollo de intervenciones y programas de capacitación específicos. Es recomendable que las autoridades de tráfico y las organizaciones de seguridad vial utilicen los hallazgos de esta investigación para diseñar campañas de concienciación y educación dirigidas a conductores con alta propensión a conductas de riesgo. Estas intervenciones pueden incluir talleres, seminarios y programas educativos que enfatizan la importancia de la conducción segura y las consecuencias de las conductas arriesgadas en la carretera.

Finalmente, se recomienda establecer un proceso de evaluación continua del instrumento para asegurar que se mantenga actualizado y relevante. Recibir retroalimentación constante de los participantes y realizar ajustes basados en los avances en la investigación sobre seguridad vial y psicometría garantizará que el instrumento siga siendo una herramienta efectiva y precisa para medir la búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir. La implementación de un ciclo de mejora continua asegurará que el instrumento evolucione y se adapte a los cambios en los comportamientos de conducción y las necesidades de la seguridad vial.

Referencias

- Acevedo Salazar, G. J., & Guzmán Olier, E. Y. (2009). Relación entre búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo asumidas por conductores de servicio público en Bucaramanga. [Trabajo de grado, Universidad Pontificia Bolivariana]. Repositorio Institucional. <https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/1051>
- Acuña, M. I., Alonso, D. R., Reyna, C., y Brussino, S. A. (2022). Estudio de la Escala Breve de Personalidad (EBP) desde la Teoría Clásica de los Test y la Teoría de Respuesta al Ítem. *Revista Iberoamericana de Diagnóstico y Evaluación Psicológica*, 64(3), 185-199. <https://doi.org/10.21865/RIDEP64.3.14>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial, Labrador, G., Casas, J., Sosa, O., & Sánchez, Ó. (2022). *Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia 2021*. <https://www.ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/6615>
- Agencia Nacional de seguridad Vial. (2022). Agencia nacional de seguridad vial. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2023, 30 de agosto). *Cifras año en curso*. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>
- Barrios, M., Bonillo, A., Cosculluela, A., Lozano, L., Meneses, J., Turbany, J., & Valero, S. (2017). *La evaluación psicométrica*. Magisterio. https://books.google.com.co/books/about/Psicometr%C3%ADa.html?id=2JxuBAAAQBAJ&redir_esc=y
- Borrás Santiesteban, T., Reynaldo Borrás, A., & López Domínguez, M. (2017). Adolescentes: razones para su atención. *Correo Científico Médico*, 21(3), 858-875. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1560-43812017000300020
- Bosque-Prous, M., Espelt, A., Juárez, O., Ramos, P., y Bartroli, M. (2016). Educação emocional e saúde pública. *Psico*, 46(4), 409–411. <https://doi.org/10.15448/1980-8623.2015.4.23134>
- Brenlla, M., & Fernández, R. (2020). *Impulsividad y autoeficacia en conductores de automóviles de Buenos Aires*. *Academia*, 7(2), 148-156. <http://dx.doi.org/10.30545/academo.2020.jul-dic.5>

- Breton, D. (2012). *Por una antropología de las emociones*. Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad, 10(4), 69-79. <https://doaj.org/article/a500b76dd8294d6a9abb448fdd54e3a6>
- Brijaldo, S. A. (2011). *Relación entre conducción riesgosa y presencia del rasgo búsqueda de sensaciones en conductores de servicio público*. [Trabajo de grado, Universidad pontificia bolivariana]. Repositorio institucional. <http://hdl.handle.net/20.500.11912/1154>.
- Bustos, V. (2018). *Seguridad vial: un problema de salud pública*. [Tesis de pregrado, Universidad Militar Nueva Granada]. Repositorio institucional. <http://hdl.handle.net/10654/20704>
- Caballo, V. E., Guillén, J. L., & Salazar, I. C. (2009). Estilos, rasgos y trastornos de la personalidad: interrelaciones y diferencias asociadas al sexo. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5161530>
- Cardona-Arbeláez, S. A., Molina-Castaño, C. F., Arango-Álzate, C. M., & Pichott-Padilla, J. T. (2010). *Caracterización de accidentes de tránsito y valoración tarifaria de la atención médica en el servicio de urgencias, Caldas-Antioquia 2007-2008*. Revista Gerencia y Políticas de Salud, 9(19), 216-228. <https://doi.org/10.11144/javeriana.rgsp9-19.catv>
- Castellanos, Y. (2021). Elementos psicológicos: Narrativas en conductores de 26 a 30 años involucrados en accidentes de tránsito en Bogotá. [Trabajo de grado, Universidad Antonio Nariño]. Repositorio Institucional. <https://repositorio.uan.edu.co/items/60c0ead3-e2d9-4aef-a115-f975a76f0298>
- Chico, E. (1999). *Relación entre la Escala de Búsqueda de sensaciones de Zuckerman y el Inventario de Búsqueda de Sensaciones de Arnett*. Análisis y modificación de conducta, 25(104), 865-884. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2896256>
- Chico, L. E., (2000). Búsqueda de sensaciones. Psicothema, 12(2), 229-235. <https://www.redalyc.org/pdf/727/72712212.pdf>
- Clavijo, D., & Vargas, B. (2016). *Análisis psicométrico de una prueba de matemáticas aplicada a estudiantes de grado sexto, utilizando la teoría clásica de los tests*. [Trabajo de grado, Fundación universitaria los libertadores]. Repositorio Institucional. <https://repository.libertadores.edu.co/server/api/core/bitstreams/b558aa06-210d-45f8-8ab8-05ce25fbcf09/content>
- Congreso de la República de Colombia. (2002). Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito. https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=5557

Congreso de la República de Colombia. (2006). Ley 1090 de 2006. Por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Psicología, se dicta el Código Deontológico y Bioético y otras disposiciones.

https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=66205

Congreso de la República de Colombia. (2007). Ley 1122 de 2007. Por la cual se hacen algunas modificaciones en el Sistema General de Seguridad Social en Salud y se dictan otras disposiciones.

<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/ley-1122-de-2007.pdf>

Congreso de la República de Colombia. (2012). Ley Estatutaria 1581 de 2012. Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=49981>

Cornellà, J. (2010). *¿Qué es el temperamento?*. Anales de Pediatría Continuada. 8(5). 231-236.
[https://doi.org/10.1016/s1696-2818\(10\)70041-x](https://doi.org/10.1016/s1696-2818(10)70041-x)

Corona, F., & Peralta, E. (2011). *Prevención de conductas de riesgo*. Revista Médica Clínica Las Condes. 22(1) 68-75.

https://www.clinicalascondes.cl/dev_clc/media/imagenes/pdf%20revista%20m%C3%A9dica/2011/1%20enero/8_dra_corona-10.pdf

Cronbach, L. J. (1984). A research worker's treasure chest. Multivariate behavioral research, 19(23), 223-240. <https://doi.org/10.1080/00273171.1984.9676925>

Domínguez, L. (2016). *Importancia de reportar la validez y confiabilidad en las investigaciones empíricas*. Revista Cubana de Enfermería. 32(3). 1-3.
http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0864-03192016000300001&lng=es&tlng=es.

Fred, K. & Lee, H. (2002). *Investigación del comportamiento* (4a ed.). Mcgraw-hill
<https://padron.entretemas.com.ve/INICC2018-2/lecturas/u2/kerlinger-investigacion.pdf>

Galarza, M. C. (2019). *El problema metodológico de la investigación contable: Una fundamentación basada en los enfoques positivista e interpretativo*. Prospectivas UTC" Revista de Ciencias Administrativas y Económicas". 2(2), 142-151.
<http://investigacion.utc.edu.ec/index.php/prospectivasutc/article/view/273>

- Galindo, J. (2015). *El concepto de riesgo en las teorías de Ulrich Beck y Niklas Luhmann*. Acta Sociológica, 67, 141-164. <https://doi.org/10.1016/j.acso.2015.03.005>
- Gálvez, J., & González, I. (2010). *Búsqueda de sensaciones, rasgo presente en conductores de motocicletas que cometen infracciones de tránsito*. Puente. Revista científica, 4(2), 79-82. <http://hdl.handle.net/20.500.11912/8053>
- García del Castillo, J. A., (2012). *Concepto de percepción de riesgo y su repercusión en las adicciones*. Salud y drogas, 12(2), 133-151. [:https://www.redalyc.org/pdf/839/83924965001.pdf](https://www.redalyc.org/pdf/839/83924965001.pdf)
- García Ponte, N. D. (2018). *Agresividad y búsqueda de sensaciones en adolescentes infractores y no infractores de Lima*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Federico Villarreal]. Repositorio institucional. <https://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13084/2341/GARCIA%20PONTE%20NATALY%20DANISKA.pdf?sequence=1>
- Gil, J. A. P., Moscoso, S. C., & Rodríguez, R. M. (2000). *Validez de constructo: el uso de análisis factorial exploratorio-confirmatorio para obtener evidencias de validez*. Psicothema, 12(Su2), 442-446. <https://www.psicothema.com/pdf/601.pdf>
- Gilbert, C. (1997). *Introducción a la Sociología* (1a ed.). Lom Ediciones. <https://books.google.co.cr/books?id=fKHHZRqWK64C&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>
- Gómez, J., & González, B. (2010). *El papel de la personalidad y la ira en la explicación de las conductas de riesgo al volante en mujeres jóvenes*. Anales De Psicología, 26(2), 318-324. <http://www.redalyc.org/pdf/167/16713079016.pdf>
- Guba, E., & Lincoln, Y. (2000). *Paradigmas en competencia en la investigación cualitativa*. Denman C, Haro JA, compiladores. Por los rincones. Antología de métodos cualitativos en la investigación social. Sonora, México: Colegio de Sonora, 113-145. https://www.u-cursos.cl/facso/2021/2/PSI020/1/material_docente/bajar?id=4425050&bajar=1
- Hamati-Ataya, I. (2012). Beyond (Post)Positivism: The Missed Promises of Systemic Pragmatism. International Studies Quarterly (56), 291–305. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2478.2011.00710.x>
- Hernán, P. (2009). *Cruzar la calle, respetar las normas, valorar la vida. Una etnografía del comportamiento vial en Posadas Misiones*. [Tesis de licenciatura en Antropología Social].

- Universidad Nacional de Misiones. https://www.academia.edu/11963349/Cruzar_la_calle_respetar_las_normas_valorar_la_vida_Una_etnograf%C3%ADa_del_comportamiento_vial_en_Posadas_Misiones
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación* (6a ed.). McGraw-Hill Interamericana Editores. <https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2.%20Hernandez,%20Fernandez%20y%20Baptista-Metodolog%C3%ADa%20Investigacion%20Cientifica%206ta%20ed.pdf>
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5161530.pdf>
- Izquierdo, A. (2002). Temperamento, carácter, personalidad. *Revista complutense de educación*, 13(2), 617–644. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=980907>
- Le Breton, D. (Ed.). (1999). *Cultura afectiva y emotividad: las emociones en la vida social* (Vol. 1). Revista Latinoamericana De Estudios Sobre Cuerpos, Emociones Y Sociedad. https://www.researchgate.net/publication/43941765_Cultura_afectiva_y_emotividad_las_emociones_en_la_vida_social_Le_Breton_D_1999_Las_pasiones_ordinarias_Antropologia_de_las_emociones_Buenos_Aires_Ediciones_Nueva_Vision
- Ledesma, R., Poó, F., & Peltzer, R. (2007). *Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción*. *Avaliação Psicológica*, 6(2), 117-125. <https://pepsic.bvsalud.org/pdf/avp/v6n2/v6n2a02.pdf>
- López-Ortiz, Á., Monjarás-Mauricio, Á. P., & Reyes-López, M. A. (2023). *Propiedades psicométricas y validación de la Escala de Satisfacción con la Vida en una muestra clínica mexicana*. *Psicología y Salud*, 33(2), 283-289. <https://doi.org/10.25009/pys.v33i2.2810>
- Marzal, M. (1996). *Historia de la antropología* 6.^a ed, Vol. 2. Ediciones Abya-Yala. <https://doi.org/10.18800/9789978044100>
- Méndez, D., Latorre, J., Leal, C., & Saldivia, S. (2014). Psicología de la salud. En *Psicología para enfermería y ciencias de la salud* (287-310). Elsevier Health Sciences. https://www.google.com.co/books/edition/Psicolog%C3%ADa_Para_Enfermer%C3%ADa_Y_Ciencias/RUC2EAAAQBAJ?hl=es&gbpv=1&kptab=getbook
- Messoulam, N., Abal, F., & Molina, F. (2005). *La medición de disposiciones básicas como factores de riesgo de abuso de alcohol. Dificultades de la Escala Búsqueda de Sensaciones (SSS-V; Zuckerman, 1978)*. In XII Jornadas de Investigación y Primer Encuentro de

- Investigadores en Psicología del Mercosur. Facultad de Psicología-Universidad de Buenos Aires. <https://www.academica.org/000-051/417>
- Millón, T. H., & Davis. (2001). *Trastornos de la personalidad en la vida moderna*. Masson. https://www.academia.edu/41758701/Personalidad_en_la_vida_moderna
- Ministerio de Salud. (4, octubre de 1993). Resolución 8430 de 1993. Por la cual se establecen las normas científicas, técnicas y administrativas para la investigación en salud. <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/RESOLUCION-8430-DE-1993.PDF>
- Morales-Rodríguez, M. (2022). Adolescentes en riesgo: Búsqueda de sensaciones, adicción al internet y procrastinación. *Informes Psicológicos*, 22(1), pp. 43-60 <http://dx.doi.org/10.18566/infpsic.v22n1a03>
- Moreno, M., & Monge, D. (2011). *Actitudes hacia comportamientos protectores y de riesgo en conductores costarricenses*. *Revista Costarricense de Psicología*, 30(45-46), 35-49 <https://www.redalyc.org/pdf/4767/476748709006.pdf>
- Muñiz Fernández, J. (2010). *Las teorías de los tests: teoría clásica y teoría de respuesta a los ítems*. *Papeles del Psicólogo: Revista del Colegio Oficial de Psicólogos*. 31(1), 57-66. <https://www.papelesdelpsicologo.es/pdf/1796.pdf>
- Muñiz, J., Elosua, P., & Hambleton, R. K. (2013). Directrices para la traducción y adaptación de los tests: Segunda edición [International Test Commission Guidelines for test translation and adaptation: Second edition]. *Psicothema*, 25(2), 151–157. <https://psycnet.apa.org/record/2013-14814-001>
- Neill, D. A., & Suárez, L. (2018). Procesos y fundamentos de la investigación científica. En *Machala: Universidad Técnica de Machala eBooks* Editorial UTMACH. <http://repositorio.utmachala.edu.ec/handle/48000/14232>
- Olarte, P., Cavalcante, A., Paramio, A., Zayas, A., & Guil, R. (2017). Impulsividad y búsqueda de sensaciones: implicaciones de intervención en jóvenes. *International Journal of Developmental and Educational Psychology: INFAD. Revista de Psicología*, 2(1), 393-404. <https://doi.org/10.17060/ijodaep.2017.n1.v2.952>
- Olivares, E. H. (2006). *Observación, teorías y valores a la luz de la filosofía de Popper*. *CIENCIA ergo-sum, Revista Científica Multidisciplinaria de Prospectiva*, 13(2), 200-210. <https://www.redalyc.org/pdf/104/10413212.pdf>

- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2018). ciudades y comunidades sostenibles. UNESCO. <https://www.pactomundial.org/ods/11-ciudades-y-comunidades-sostenibles/>
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2002). *The World Health Report 2002*. OMS. <https://iris.who.int/handle/10665/67455>
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2009). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. OMS. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2022). *Accidentes viales: “Una epidemia silenciosa y ambulante” que mata a 1,3 millones de personas por año*. OMS. <https://news.un.org/es/story/2022/06/1511112>
- Pachón, V., Rivera, J., & Guerrero, T. (2020). Modelación de la percepción del riesgo de accidentes en conductores: un enfoque de preferencias declaradas. *Revista Ingenio*, 17(1), 36-42. <https://doi.org/10.22463/2011642x.2390>
- Papalia, D., Feldman, R., & Martorell, G. (2012). *Desarrollo Humano* (12.^a ed.). Mcgrawhill <https://psicologoseducativosgeneracion20172021.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/08/papalia-feldman-desarrollo-humano-12a-ed2.pdf>
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., & Mathers, y. C. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* (Vol. 599). Organización Panamericana de la Salud (OPS). <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/726/92%2075%2031599%20X.pdf>
- Pedrero Pérez, E. J. (2013). *Adaptación y validación del Cuestionario de Búsqueda de Sensaciones para conductores en población española*. *Psicothema*, 25(3), 388-394. http://scielo.iics.una.py/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2414-89382021000200055
- Pita, S., Vila, M.T., & Carpena, J. (2002). *Determinación de factores de riesgo. Atención primaria en la red*. 1997(4), 75-78. <http://www.cii.org.ar/Riesgo.pdf>
- Poó, F. M., Ledesma, R. D., & Montes, S. A. (2008). *Rasgos de personalidad y agresión en conductores*. *Avaliação Psicológica*, 7(3), 269-280. <https://www.redalyc.org/pdf/3350/335027185002.pdf>
- Poó, Fernando M. (2014). *Evaluación multidimensional del estilo de conducción. Su relación con variables psicológicas y comportamientos de riesgo*. [Tesis doctoral, Universidad Nacional

- de Mar del Plata]. Repositorio institucional.
<http://rpsico.mdp.edu.ar/handle/123456789/73>.
- Popper, K. (1990). *La lógica de la investigación científica* (5a ed.). Editorial Tecnos.
<https://raularagon.com.ar/biblioteca/libros/Popper%20Karl%20-%20La%20Logica%20de%20la%20Investigacion%20Cientifica.pdf>
- Presidencia de la república de Colombia (29, julio, de 2022). Decreto 1430 de 2022. Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031".
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=191348>.
- Ramírez Goicoechea, E. (2001). *Antropología compleja de las emociones humanas*. Isegoría Revista de Filosofía moral y política 25, 177-200.
<https://isegoria.revistas.csic.es/index.php/isegoria/article/view/589>
- Ramos, C. A. (2015). *Los paradigmas de la investigación científica*. Avances en psicología, 23(1), 9-17. <https://revistas.unife.edu.pe/index.php/avancesenpsicologia/article/view/167>
- Rivadulla, A. (2012). *Racionalismo crítico y ciencias sociales: Karl R. Popper*. En *Tratado de metodología de las ciencias sociales: perspectivas actuales* (pp. 49-76). Fondo de Cultura Económica - Universidad Autónoma Metropolitana.
https://www.ucm.es/data/cont/docs/481-2013-09-26-racionalismo_critico.pdf
- Roncero, C. (2015). La validación de instrumentos psicométricos: un asunto capital en la salud mental. *Salud mental*, 38(4), 235-236. <https://doi.org/10.17711/sm.0185-3325.2015.032>
- Suárez Iglesias, D. (2010). El temperamento en la regulación de la personalidad. *Duazary*, 7(1), 125-129. <https://www.redalyc.org/pdf/5121/512156324013.pdf>
- Susser, M. (1998). Does risk factor epidemiology put epidemiology at risk? Peering into the future. *Journal of Epidemiological Community Health*, 52(10), 608-611.
<https://doi.org/10.1136/jech.52.10.608>
- Tosi, J., Trógolo, M., & Ledesma, R. (2019). Actitudes y conductas de riesgo en la conducción. *Revista Electrónica Internacional de la Unión Latinoamericana de Entidades de Psicología*, 31, 39-52. <https://pepsic.bvsalud.org/pdf/psilat/n31/a05n31.pdf>
- Trógolo, M., Ledesma, R. D., & Medrano, L. A. (2019). Adaptación de la Aversion to Risk Taking Scale en conductores argentinos. *Psykhē*, 28(1), 1-16.
<https://doi.org/10.7764/psykhe.28.1.1181>

- Tyrer, P. (2020). Dificultad de la personalidad: un nuevo término al que debemos acostumbrarnos. *Revista Latinoamericana de Personalidad*, 1(1), 6-8. <http://revistalatinoamericanadapersonalidad.org/revista-1-1/>
- Verdejo, A., Alcázar, M., Bouso, J., & Ortega, J. (2015). Búsqueda de sensaciones y conducta antisocial. *Anuario de psicología jurídica*, 25, 75–80. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1133074015000112>
- Zuckerman, M. (1979). Sensation seeking: Beyond the optimal level of arousal. En *Sensation seeking: Beyond the optimal level of arousal* (págs. 1-19). Erlbaum. <https://adams.marmot.org/Record/.b12346615>
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. Cambridge University Press. <https://psycnet.apa.org/record/1994-97961-000>
- Zuckerman, M., & Kuhlman, D. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of Personality*, 68, 999-1029. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/11130742/>

Anexos

Cuestionario – Búsqueda de sensaciones ante conductas de riesgo al conducir.

ITEMS	RESPUESTAS					
	Nunca	Casi nunca	A veces	Casi siempre	Siempre	
Me siento más satisfecho/a cuando la conducción es a gran velocidad.						
Manejar a altas velocidades me hace sentir animado.						
Conduzco de manera imprudente para sentir adrenalina.						
Disfruto de la sensación de velocidad al conducir.						
Sobrepaso los vehículos delante de mí ya que esto me hace sentir como un gran conductor.						
Me gusta adelantar los vehículos delante de mí por la sensación que me genera.						
Me siento eufórico cuando realizo una maniobra de riesgo exitosa mientras conduzco.						
Me siento emocionado cuando conduzco de forma arriesgada.						

Me gusta tener experiencias, sensaciones nuevas y excitantes mientras voy manejando, aunque sean poco seguras o incluso ilegales						
Manejar sin los documentos reglamentarios del vehículo o sin casco me genera adrenalina.						
Me gusta adelantar carros y motos para sentir emoción.						
Manejar sin elementos de protección (Casco, chaleco o cinturón) me hace sentir emocionado.						
Siento que tengo la habilidad para hacer cosas que no se deberían hacer (uso del teléfono móvil mientras se conduce, cambio de carril imprudente, no mantener la distancia de seguridad, exceso de velocidad) aunque eso pueda provocar un accidente de tráfico.						

He realizado actos de índole sexual mientras conduzco.						
Me emociona cruzar el semáforo cuando está en rojo o amarillo.						
Estoy dispuesto a huir de los policías de tránsito si me detienen.						
Prefiero situaciones de conducción que genere emociones fuertes (Adrenalina, Euforia).						
Actúo sin pensar en las consecuencias cuando estoy al volante.						
Mientras conduzco suelo hacer carreras ficticias con otros conductores así ellos no lo sepan.						
Me gustaría participar en piques o en carreras.						
Busco maneras nuevas de experimentar en la conducción.						

Me gustan las actividades de conducción aventureras y desafiantes.						
He replicado maniobras al conducir procedentes de películas, videos, etc., porque me emociona.						
He participado en piques o carreras ilícitas con mi vehículo porque me emociona.						
Disfruto probar nuevas maniobras al conducir en carretera en mi vehículo.						
Estoy constantemente buscando nuevas experiencias y emociones al conducir.						
No me preocupa si al realizar una maniobra en carretera alguien sale lastimado.						
Estoy dispuesto a asumir ciertos riesgos al conducir.						
Creo que es poco probable que me accidente si conduzco de forma arriesgada.						
Cuando conduzco de manera lenta, me siento aburrido/a.						
Cuando me aburro mientras conduzco, tiendo a buscar actividades más emocionantes o estimulantes.						