

Sesiones de Pósters

ADAPTACIÓN PSICOMÉTRICA DEL DRIVING ANGER SCALE EN CONDUCTORES DE CÓRDOBA.

Trógolo, M. A.; Flores Kanter, E.; Pareja, A.; Yapura, J.

Universidad Empresarial Siglo 21.

Contacto: mario.trogolo@gmail.com

Introducción: La ira ha sido una de las emociones más estudiadas dentro del ámbito de la conducción. Un considerable número de investigaciones realizadas en los últimos años han documentado la importancia de esta emoción en el comportamiento de los conductores, siendo frecuentemente asociada con un mayor número de infracciones, accidentes y siniestros graves, hasta casos que pueden llegar al homicidio. Pese a la relevancia que tiene para la seguridad vial, no se conocen hasta el momento instrumentos desarrollados o validados en Argentina que permitan obtener información sobre el nivel de ira experimentado por conductores. **Objetivo:** analizar las propiedades psicométricas de la versión reducida de la escala DAS en conductores de la ciudad de Córdoba. **Método:** se utilizó una muestra accidental conformada por 249 conductores (hombres = 50.8%) de la población general de conductores de Córdoba, cuyas edades oscilaron entre los 18 y 70 años ($M = 30.56$; $DE = 10.49$). El 66.5% conducía diariamente. El vehículo más utilizado por los participantes fue el automóvil (62.6%). Todos los participantes poseían licencia de conducir y dieron su consentimiento por escrito antes de responder. Se aplicó la escala reducida del *Driving Anger Scale* (DAS), versión española y las sub-escalas de conducción riesgosa y conducción agresiva del *Multidimensional Driving Style Inventory* (MDSI). A partir de los datos recabados, se analizó la estructura interna del DAS mediante análisis factorial exploratorio (método de componentes principales), se evaluó la consistencia interna a través del coeficiente *alfa de Cronbach*, y se analizó la validez predictiva de la

escala DAS en relación con los estilos de conducción riesgoso y agresivo. Por último, se exploraron diferencias según la edad y el género. **Resultados:** luego de verificar el cumplimiento de los supuestos estadísticos de linealidad, normalidad y multicolinealidad, y tras comprobar la factibilidad del análisis factorial en la muestra utilizada, se llevó a cabo el análisis factorial utilizando diferentes criterios para la extracción del número de factores. Tanto el gráfico de sedimentación como el análisis paralelo sugirieron la presencia de tres factores, por lo cual se procedió a factorizar los ítems fijando la extracción a tres. Se obtuvieron tres factores (51.71% de la varianza total) que fueron etiquetados como *avance impedido por otros* (6 ítems, $\alpha = .76$), *hostilidad directa* (5 ítems, $\alpha = .89$) y *conducción temeraria* (3 ítems, $\alpha = .60$). Por otra parte, los análisis correlacionales entre los factores del DAS y los estilos de conducción riesgoso y agresivo fueron significativos ($p < .01$) y en la dirección esperada en todos los casos (valores r comprendidos entre .16 y .53), aportando evidencia de la utilidad predictiva del DAS. Finalmente, se obtuvieron correlaciones negativas entre la edad y las dimensiones de hostilidad directa ($r = -.21$; $p < .01$) y avance impedido por otros ($r = -.19$; $p < .05$). En cuanto al género, se observaron diferencias en la ira ante la conducción temeraria en favor de las mujeres ($M_{mujeres} = 11.18$, $DE_{mujeres} = 2.27$; $M_{hombres} = 10.40$, $DE_{hombres} = 2.84$; $t = -2.01$, $p < .05$), aunque las diferencias encontradas fueron leves ($d = .30$). **Discusión:** los resultados obtenidos son congruentes con los de estudios previos realizados en España que indican una estructura trifactorial del DAS. Dada la baja consistencia interna que presentó el factor conducción temeraria ($\alpha = .60$), sería provechoso efectuar nuevos estudios incorporando más ítems a dicho factor. Asimismo, sería valioso llevar a cabo investigaciones que repliquen los resultados con muestras más representativas de la población de conductores de Córdoba. Con todo, los resultados

respuesta. En el Experimento 2 se empleó el mismo método que en el Experimento 1, pero los AMs diferían del AB en cuanto al lugar en que ocurrían los hechos. Por ejemplo, el AB *La mujer se desnudó el torso en la calle* fue seguido por el AM1 *La mujer se desnudó el torso en la cancha de fútbol* y el AM2 *La mujer se desnudó el torso en el consultorio médico*. Debido a sus propiedades (en el ejemplo, ser lugares públicos), los lugares de los AM1s satisfacían los requisitos del rol *lugar* de la CRE aplicable al AB (en el ejemplo, *exhibicionismo*), algo que no hacían los lugares de los AM2s, a los que les era aplicable por lo tanto una CRE alternativa (en el ejemplo, *disponerse para una revisión médica*). Resultados y discusión: En el Experimento 1, las puntuaciones recibidas por los AM1s ($M = 5.29$, $DE = 0.641$) fueron significativamente más altas que las recibidas por los AM2s ($M = 2.71$, $DE = 0.469$), según la prueba de Wilcoxon para muestras relacionadas, $Z = 4.7821$, $p < .01$. Del mismo modo, en el Experimento 2 los AM1s ($M = 5.26$, $DE = 0.554$) recibieron puntuaciones mayores que los AM2s ($M = 2.48$, $DE = 0.348$), $Z = 4.7031$, $p < .01$. En ambos experimentos, el análisis de las justificaciones brindadas por los participantes permitió determinar que las propiedades de los instrumentos y lugares, decisivas para categorizar a los AM1s como miembros de la CRE base, fueron cruciales a la hora de puntuarlos. Estos resultados tienen fuertes implicaciones para el desarrollo de modelos teóricos y computacionales del pensamiento analógico alternativos a los propuestos por el enfoque estándar.

Palabras clave: analogía; rol temático; categoría relacional.

ERRORES ATENCIONALES Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN CONDUCTORES: UN ESTADO DEL ARTE.

Robalino Guerra, P. E.¹; Musso, M. F.²

¹Universidad Argentina de la Empresa

²Centro Interdisciplinario de Investigaciones en Psicología, Matemática y Experimental (CIIPME-CONICET)

Contacto: probalino@uade.edu.ar

Introducción: El uso masivo de automóviles y otros vehículos a motor ha convertido al tránsito en una de las principales amenazas para la salud pública. Los accidentes de tránsito representan un

grave problema para la salud y la economía a nivel mundial. Se trata de un fenómeno complejo, resultado de una combinación de factores ambientales, vehiculares y humanos. La psicología aplicada al tránsito se ha desarrollado y consolidado progresivamente como un área de investigación que se ocupa del comportamiento de las personas en diferentes funciones y modalidades de transporte. Un tema central para la psicología del tránsito es la tarea de conducción, tanto sus mecanismos básicos y factores de riesgo asociados, como la evaluación y formas posibles de intervención. A pesar de su desarrollo, un tema que sigue siendo objeto de debate es el de las distracciones y otras formas de inatención al conducir y su relación con los accidentes de tránsito. Objetivo: realizar una revisión sistemática de la literatura científica sobre estudios recientes que aporten evidencia acerca de las interrelaciones entre las redes atencionales (orientación, alerta y atención ejecutiva), la propensión a cometer errores debido a la inatención en conductores de vehículos motorizados y accidentes de tránsito. Método: se realizó una revisión bibliográfica de los últimos 10 años utilizando bases de datos como Google Académico, PubMed, Psiencia.org, PsylInfo y Reseach Gates. Se utilizaron los siguientes términos de búsqueda, tanto en inglés como en español: "Psicología del Tránsito", "Redes atencionales" "Comportamiento del Conductor", "Comportamiento en el Tránsito", "Comportamiento y movilidad", "inatención del conductor", "distracción", "errores atencionales", "accidentes de tránsito", "Attention Networks", "Attentional errors", "Driver inattention", "Driver behaviour", "Road safety" "Driver Inattention", "traffic accidents". La primera lectura de los resúmenes permitió seleccionar aquellas investigaciones que profundizaban en el estudio de las redes atencionales y las que relevaban fallas atencionales en la conducción. En la revisión final fueron incluidos solamente los artículos de texto completo. Resultados: existen estudios específicos sobre errores relacionados con la inatención y comportamiento del conductor realizados tanto en Argentina como España. Varios estudios señalan una fuerte correlación entre la inatención y los accidentes de tránsito. Un factor común en las investigaciones realizadas es el énfasis colocado en los factores situacionales, externos o contextuales (actividades secundarias a la conducción, fatiga, conducir bajo los efectos del alcohol), en

comparación con los factores psicológicos o de predisposición personal a la inatención. Se encontró también evidencia que respalda una correlación positiva y significativa entre la propensión a cometer errores en la conducción y diferencias atencionales. Además, los estudios muestran una correlación entre edad y propensión a cometer errores: a mayor edad mayor propensión a cometer errores. Sin embargo, los estudios que analizan la relación entre medidas experimentales de atención con auto-informes específicos de errores atencionales son escasos e insuficientes. Discusión: como han señalado diversos especialistas, la disciplina se enfrenta a problemas de índole teórica y metodológica, tales como la falta de un modelo teórico unificado y el escaso poder predictivo de los modelos del comportamiento del conductor. Se presentan limitaciones de estudios previos y nuevas preguntas y/o hipótesis de investigación en el área.

Palabras clave: psicología del tránsito; redes atencionales; errores atencionales; inatención en el conductor; comportamiento del conductor.

ENSEÑANZA DE AJEDREZ ESCOLAR Y FLEXIBILIDAD COGNITIVA EN NIÑOS DE 12 AÑOS.

Fosacheca, S.¹; Injoque-Ricle, I.¹; Campitelli, G.³; Kamenetzky, G.²; Basantes, C.²; Barreyro, J. P.¹; Burin, D.¹

¹Instituto de Investigaciones, Facultad de Psicología, Universidad de Buenos Aires.

²Laboratorio de Psicología Experimental y Aplicada (PSEA), Instituto de Investigaciones Médicas (IDIM-CONICET)

³School of Psychology and Social Science, Edith Cowan University (ECU)

Contacto: sandrofosacheca@yahoo.com.ar

Introducción: Las funciones ejecutivas son consideradas funciones de control cognitivo necesarias para realizar conductas dirigidas a metas, adaptativamente aplicadas a situaciones novedosas y orientadas a resolver problemas. Se hallan en el centro del funcionamiento de la cognición humana ya que son procesos de control cognitivo que supervisan otros procesos de menor nivel jerárquico. Juegan un rol central en el desarrollo cognitivo de los niños, y en el aprendizaje durante la infancia. Se asientan

principalmente en circuitos neurales de la corteza prefrontal. Se desarrollan de la niñez hasta la adolescencia, aunque la trayectoria de desarrollo pueda diferir entre los componentes de la función ejecutiva. Dentro de estas funciones, se consideran básicas la inhibición, la memoria de trabajo y la flexibilidad cognitiva, mientras que las más complejas o multicomponenciales incluyen la resolución de problemas, el razonamiento y la planificación. La flexibilidad cognitiva es la capacidad de cambiar entre estados mentales, operaciones o tareas. El control inhibitorio es la capacidad para suprimir deliberadamente respuestas automáticas, dominantes o prepotentes. El ajedrez es un juego que implica habilidades intelectuales. Se ha sugerido que la práctica del ajedrez lleva a beneficios a nivel cognitivo, tales como un aumento de habilidades visuo-espaciales y de la capacidad de planificación. Asimismo, estudios previos mostraron que aplicando la enseñanza de ajedrez a pacientes que padecían esquizofrenia se mejoró su rendimiento en pruebas que miden funciones ejecutivas. Sin embargo, no se ha abordado la enseñanza de ajedrez como intervención para el mejoramiento de las funciones ejecutivas en población sana, y en particular, si la enseñanza de ajedrez puede mejorar la trayectoria de desarrollo de las funciones ejecutivas en los niños. **Objetivo:** el objetivo de este trabajo fue determinar si existe una incidencia de la enseñanza de ajedrez escolar en la flexibilidad cognitiva y el control inhibitorio en niños. **Método:** se trabajó con una muestra de 29 niños que concurrían a una escuela primaria pública de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Se dividieron en un grupo de intervención ($n = 13$, M edad = 12.60, $DE = 0.98$) que recibió 11 clases de instrucción ajedrecística con una frecuencia semanal y un grupo control activo ($n = 16$, M edad = 12.05, $DE = 0.65$) que participaron de juegos de azar (Juego de la Oca, Ludo, Cartas Españolas, Lotería, Bingo) con igual frecuencia. Se estudiaron las habilidades ejecutivas flexibilidad cognitiva y control inhibitorio a través de las pruebas Fluencia Verbal Fonológica y Test de Stroop, respectivamente. **Resultados:** Se hallaron correlaciones altas, positivas, significativas en el grupo de intervención en la fase post-entrenamiento entre las pruebas Fluencia Verbal Fonológica y Test de Stroop, específicamente con la lámina B del Stroop ($r = .849$, $p = .004$), y con la lámina C de la misma prueba ($r = .792$, $p = .001$), no