

**ANSIEDAD EN CONDUCTORES QUE TRANSITAN EN EL CENTRO DE LA CIUDAD
DE CÚCUTA**

TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

LUIS CARLOS RUIZ DOMINGUEZ

TUTOR DISCIPLINAR Y METODOLÓGICO

YNGRID VANESSA COLMENARES CAPACHO

SANDRA MILENA FLÓREZ MEDINA

UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

PROGRAMA DE PSICOLOGÍA

San José De Cúcuta, noviembre del 2020

Tabla de contenido

1. Introducción	3
2. Planteamiento del problema	3
2.2 Formulación del problema	6
2.5 Justificación	7
2. Objetivos	9
3,1 General	9
3.2 Específicos	9
3. Marco referencial	10
4.1 Antecedentes	10
4.2 Marco Teórico	31
4.3 Marco contextual	35
4.4 Marco conceptual	36
3.5 Marco Legal	41
4. Metodología	43
5.3 Población y muestra	45
5.4 Instrumento y técnica	46
5.5 Análisis de la información	47
6. Resultados	47
5. Conclusiones	54
8. Recomendaciones	55
9. Referencias bibliográficas	55

1. Introducción

La ansiedad puede manifestarse por cualquier casusa subsecuente a un suceso, en esta oportunidad, se considera la actividad puntual de conducir y la exposición directa al tráfico la que se pretende describir, además considerando que es una práctica muy común y cotidiana, pero que requiere destrezas, habilidades, concentración, etc. Partiendo de bases de otros estudios y con un inventario de ansiedad específico se comprobará que tanto se presenta en los conductores que transitan por el centro de la ciudad de Cúcuta.

Mencionar ansiedad es abarcar necesariamente un peldaño de la salud muy importante tanto a nivel físico como mental, para definir la ansiedad de forma adecuada hay que tener en cuenta la diferenciación entre la ansiedad como estado emocional y la ansiedad como rasgo de personalidad, y por ello propuso la Teoría de Ansiedad Estado-Rasgo Cattell, Scheier, (1961). La ansiedad-estado, según Spielberger (1972), es un “estado emocional” inmediato, modificable en el tiempo, caracterizado por una combinación única de sentimientos de tensión, aprensión y nerviosismo, pensamientos molestos y preocupaciones, junto a cambios fisiológicos. Por su parte, la ansiedad-rasgo hace referencia a las diferencias individuales de ansiedad relativamente estables, siendo éstas una disposición, tendencia o rasgo.

2. Planteamiento del problema

La congestión vial es una realidad manifiesta y tangible que deben enfrentar todas las ciudades del mundo, además, es un tema en el cual hay mayor interés cada día en fortalecer la promoción y prevención, teniendo como base que son altas las cifras de accidentalidad, lo cual

conlleva a un número importante de lesionados leves y graves y a muertes evitables. En el año 2004, la Organización Mundial de la Salud publicó el primer informe mundial sobre la prevención de las lesiones por tráfico, y por primera vez en la historia, el Día Mundial de la Salud se centró en la seguridad vial, por lo que hace énfasis en la importancia de realizar estudios, basado en que las lesiones por tráfico suponían un problema de salud pública de gran magnitud que, sin embargo, con frecuencia era ignorado después de todo es importante conocer cuál es el curso que lleva la congestión vial en la Ciudad para con esto proponer acciones de mejora OMS (2004).

Es importante, conocer las falencias y formas de actuar de los conductores que en su cotidianidad desempeñan ese rol y se enfrentan a los escenarios propios de la congestión vial; puede generar posibles estrategias para fortalecer la seguridad vial, como actividades de promoción de la salud, apoyar la investigación sobre factores de riesgo, desarrollo, implementación, monitorización y evaluación de intervenciones Pérez, et al, (2015)

Es de resaltar, que la actividad de conducir requiere un aprendizaje previo de los pasos a seguir, desarrolla conductas automáticas frente a los vehículos y obliga a mantener la atención en un alto grado Proñao, Pérez (2018); y que además, la exposición frecuente y recurrente a factores propios del tráfico, tales como; la acumulación, contaminación, ruido, tiempo prolongado frente al volante, entre otros; se relacionan directamente con la aparición de la ansiedad o con rasgos marcados, con algunos síntomas fisiológicos como cansancio, irritabilidad, insomnio Pérez (2018), los cuales no solo deben ser tratados, sino controlados, ya que influyen directamente en el bienestar físico y emocional.

El objetivo del estudio inicialmente es describir la sintomatología asociada con la actividad de conducir y el relacionamiento directo con los escenarios viales, en una zona de alto impacto en

la ciudad de Cúcuta, en la población que cumpla con los criterios de inclusión y exclusión definidos, que básicamente define variables como edad entre 18 a 65 años, el tipo catalogado en conducir cualquier vehículo, sea particular o de servicio público, incluido cualquier denominación que haga parte del parque automotor y la correlación con este sector céntrico de la ciudad.

La problemática visible de la manifestación social y cultural de conductas y comportamientos durante el desarrollo de la actividad de conducir o incluso el relacionamiento directo con el medio en el cual se desarrolla importante indagar sobre el origen de la ansiedad y la manifestación comportamental del gremio de conductores. Esta problemática está ligada a diferentes factores de relevancia como lo es el aumento del número de vehículos, ya que según estadísticas para el año 2017 se censaron 8.635 cupos de taxis, aumentando la capacidad de taxis en la ciudad, situación que propicia en ciertas horas un aumento desmesurado en la movilidad vial La opinión (2018).

La ansiedad es una de las emociones básicas del ser humano y se encuentra presente a lo largo de toda su vida, constituye una reacción emocional ante la percepción de una amenaza o peligro y su finalidad es la protección del individuo Cecil (2013). se hace necesario que como individuos se coloque atención a dichas manifestaciones de emociones puesto emerge ante situaciones que crean reacciones positivas y negativas, al desarrollar esta emoción frente al volante y hecho de conducir pueden generar ciertos riesgos para el individuo y la población; de aquí la importancia de darlas a conocer, afrontarlas y realizar un proceso de transformación con el fin de no afectar el desarrollo de la población.

La ansiedad se medirá a través del Inventario de Ansiedad (BAI) (Beck, Epstein, Brown y Steer, 1988), citados por (Trad, Ballester, 1992), estará dirigida a hombres y mujeres con licencia

de conducir vigente, que realicen la actividad de conducir y que estén en un rango de edad entre 18 a 65 años. Se realizará conjuntamente un cuestionario para conocer el perfil demográfico de la población que aceptará contestar el inventario de ansiedad.

En Norte de Santander las estadísticas muestran un aumento de los eventos relacionados a la salud mental: depresión, consumo de SPA, intento de suicidio, ansiedad, entre otras. El número de personas diagnosticadas con ansiedad en el municipio de Cúcuta en el 2018 fueron 961 y en el primer bimestre del 2019 se registraron 101 casos, según la base de datos del Sistema de Vigilancia en Salud Pública. La edad de la población con este diagnóstico esta entre 13 y 84 años, siendo esta en más de un 60% en hombres, quienes en un alrededor del 60% tienen un grado bajo de escolaridad (SIVIGILA, 2019). Por lo tanto, es importante resaltar que no hacer este estudio, significa no tener bases sólidas de investigación que comprueben la necesidad de crear estrategias y medidas de autocontrol y afrontamiento para los conductores.

Así mismo, es necesario promover la posibilidad de crear un plan de intervención específico dirigido al gremio de conductores en la ciudad, y finalmente conocer el estado de ansiedad manifiesta rasgo - estado que desarrollan en horas de congestión vial en la Ciudad de Cúcuta.

2.2 Formulación del problema

A raíz de la problemática planteada anteriormente nos permite identificar la necesidad de buscar posibles factores que influyan en la ansiedad, es por esto que surge la siguiente pregunta problema

¿Cómo es la ansiedad en conductores que transitan en el centro de la ciudad de Cúcuta?

Delimitación temporal

El tiempo para crear y ejecutar el proyecto va desde el I Semestre del año 2019 hasta el II Semestre del año 2020.

2.5 Justificación

Sobre la base de las ideas expuestas es pertinente ratificar que en Norte de Santander las estadísticas reflejan como los eventos relacionados a la ansiedad va en aumento. Aunque no se conocen estadísticas puntuales que señalen la ansiedad como consecuencia de conducir ya como diagnóstico, de manera cultural es una consecuencia de muchas situaciones que involucran maltrato y demás entre las personas Corredor (2019). La Ciudad de Cúcuta en el departamento Norte de Santander ha experimentado un crecimiento en el número de vehículos que circulan por las diferentes vías lo cual contribuyen a los grandes congestionamientos que se presentan frecuentemente, generando problemas en la movilidad, accidentes y problemas ambientales. Bohórquez, Martínez (2018).

Una de estas principales causas es la falta de señalización, la ausencia de semáforos y el mal estado de los mismos, la invasión del espacio público e imprudencia al manejar y cruzar las calles, provocando así una mayor accidentalidad y un alto índice de mortalidad Bohórquez (2019).

En Norte de Santander, las autoridades de Tránsito y transporte realizaron actividades de educación a través de la campaña “La vida en la vía es nuestra responsabilidad”, con el objetivo de sensibilizar y concientizar a los conductores, pasajeros y peatones para respetar y cumplir las señales de tránsito y acatar las medidas del código Nacional de Tránsito, para lograr prevenir los índices de accidentalidad identificados y visibilizados estadísticamente por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), en el periodo enero - agosto de 2019, el cual define el alto riesgo y la vulnerabilidad presente en la región. El resultado de esta iniciativa generó la participación no solo de autoridades de Tránsito y Transporte, sino que también involucró a otras

instituciones aliadas en la región, logrando con ello una mayor cobertura de la campaña, situación que aporta positivamente a la investigación, ya que, al tener más conocimiento sobre las normas enfocada en la prevención de accidentalidad, se crean bases más sólidas en la población conductora de la Región Gobernación de norte de Santander (2019).

En la actualidad alrededor del 60% de la población del departamento se encuentra viviendo o ha manifestado vocación de permanencia en Cúcuta y área metropolitana, según Migración Colombia en el (2019). Además, el ordenamiento territorial no es acorde a la malla vial requerida actualmente por el número de vehículos que transitan diariamente, y la infraestructura vial no es óptima para una movilidad fluida.

Desde otro punto de vista y teniendo en cuenta los ya mencionados, es importante resaltar que la imprudencia a la hora de conducir va acompañada por situaciones de ansiedad y esta no se ha estudiado, es decir las diferentes entidades encargadas no se han preocupado por tan importante situación que evoca la salud de las personas y la relación que conlleva con las situaciones de congestión vial.

Para el año 2018, según los estudios de la Secretaria de Salud Municipal de Cúcuta demuestran que el área de la salud mental refleja varias problemáticas, puesto que en el primer trimestre del año se registraron 191 casos, es decir van en aumento, aunque es desde las diferentes situaciones en que se pueda presentar, para la secretaría, la situación es preocupante, pero se espera avanzar en la prevención y reducción de los eventos La opinión (2018).

Según el secretario departamental de tránsito, Cúcuta se consolida como la quinta ciudad del país con mayores índices de accidentalidad vial y mortalidad en accidentes de tránsito, teniendo estadísticas importantes que datan del 2018, también, se resalta el aumento en otros municipios aledaños y pertenecientes al área metropolitana de Cúcuta, donde la principal causa de

accidentalidad y mortalidad es el exceso de velocidad, cuyas víctimas suelen ser motociclistas y peatones. Este hallazgo de puntos críticos de congestión vial, además de afectar la seguridad en las vías principales, trae consigo otros agravantes en los cuales es necesario realizar principalmente educación La opinión (2019). Este tipo de noticias y seguimientos basados en la estadística es una base fundamental para tener nociones sobre el comportamiento vial de Cúcuta y con esto precisar la necesidad de avanzar en la investigación que puede aportar positivamente a mejores índices en algún sector álgido del municipio, además de conocer la postura de las autoridades al respecto, cuyo discurso determina que existe la necesidad de realizar alguna intervención con el propósito de disminuir estos hallazgos.

De aquí la importancia de realizar el estudio puesto que permite obtener beneficios positivos para población en cuanto formación de ciudadanos informados, responsables con su entorno y su comunidad (Conicyt, 2019), es decir la ciencia le contribuiría al gremio de conductores desde una perspectiva desde las áreas de la salud, social y económica. Personas empoderadas de aspectos de Ciencia, Tecnología y otros que impactan sus vidas y participan informadamente de la toma de decisiones (Conicyt, 2019) para de esta manera reducir los niveles asociados a la ansiedad en entornos relacionados a la congestión vial.

2. Objetivos

3,1 General

Describir la ansiedad en conductores que transitan en el centro de la ciudad de Cúcuta.

3.2 Específicos

Mostrar las características sociodemográficas y variables relacionadas con la conducción en los conductores que transitan en el centro de la ciudad de Cúcuta.

Identificar el nivel de ansiedad que presentan conductores que transitan por el sector del centro de la ciudad de Cúcuta a través del inventario de ansiedad de Beck (BAI)

3. Marco referencial

En este apartado se retoman algunas investigaciones que ofrecen su aporte teórico sobre las variables de Ansiedad y variables sociodemográficas de diferentes investigaciones realizadas a conductores, estos antecedentes se retoman desde tres ámbitos como lo son el Internacional, Nacional y Local, permitiendo además poder tener en cuenta los resultados, las discusiones, las conclusiones e incluso la metodología utilizada para realizar un buen proyecto investigativo.

4.1 Antecedentes

Antecedentes Internacionales

La actividad de conducir es cada vez más cotidiana y prácticamente se ha convertido en una forma de supervivencia, en un estudio realizado en España y cuyo objetivo fue investigar acerca del valor explicativo y predictivo de la sensibilidad a la ansiedad y sus factores, así como de otras dimensiones de la ansiedad, como son la ansiedad general y la ansiedad fóbica en el desarrollo del miedo a conducir y de la fobia derivada de dicho miedo: la amaxofobia; donde utilizaron un estudio correlacional, mediante la aplicación online de diversos cuestionarios a una muestra compuesta por 300 conductores. Dicha investigación mostro que tanto la sensibilidad a la ansiedad como los rasgos de ansiedad general y fóbica están implicados en el desarrollo de la amaxofobia (Ruiz, 2018). Este estudio es representativo en la investigación, porque representa la posibilidad de considerar si en algunas situaciones pueden generar este hecho en los conductores que transitan por el centro en la ciudad de Cúcuta y aun así determinar si pueden los cuadros

estresores presentes coadyuvar para que el hecho de conducir pueda ocasionar comportamientos asociados a la amaxofobia

En Perú en la ciudad de Puno, se realizó un trabajo de investigación no experimental, transversal, descriptivo, cuantitativo y correlacional con el objetivo de determinar la congestión vehicular de transporte urbano y cómo influye en la salud y en el medio ambiente. Consistió en aplicar una encuesta a 355 conductores, cuyo resultado arrojó estadísticas de acuerdos y desacuerdos con la influencia que pueda tener con la salud y el medio ambiente. Arrojó que esta correlación está directamente proporcional al aumento del parque automotor y a la infraestructura vial que no corresponde con este crecimiento (Ortega, 2017). Esta investigación, representa una posibilidad de correlación directamente proporcional determinado por el aumento del parque automotor, el estado actual de la infraestructura vial en el sector del centro de la Ciudad y las manifestaciones que esto puede generar en los conductores que se exponen frecuentemente al tránsito por ese sector de Cúcuta.

Del mismo modo, un estudio para determinar la relación de los rasgos de ansiedad con las habilidades metacognitivas que se emplean al momento de conducir, ejecutada con una muestra de 353 conductores, arrojó resultados importantes donde los conductores con rasgos ansiosos son más hábiles a la hora de conducir y no perciben esta práctica con un riesgo bajo. Se realizó una medición de un antes, durante y después de realizar la acción de conducir, determinando que antes de la práctica los niveles de ansiedad son bajos, al igual que durante la practica también el resultado fue poco nivel ansioso, determinado principalmente por tener claridad sobre la actividad que se estaba desarrollando, la orientación y la conciencia, así como la toma de decisiones y el autocontrol, los cuales fueron decisivos para consolidar la respuesta; así mismo, para la puntuación

dada después de la actividad de conducir, los niveles de ansiedad no varían mucho estadísticamente hablando de los anteriores, lo que significó que a nivel general la comparación entre conductores expertos y noveles que era el objetivo de la investigación fueron en general normales, sin embargo, los resultados más precisos se obtuvo que son los conductores noveles los que alcanzan ciertos índices de alteración por la ansiedad, mientras que con los profesionales se muestran más tranquilos y con niveles más bajos (Bordas, 2015). Aunque la investigación en proceso, no determina una estructura que defina quienes son noveles o expertos conductores de los futuros entrevistados, si puede propiciar una idea a modo de experticia como por ejemplos años de ejercer la labor para puntualizar mediante un análisis si tiene correlación con la conducta o episodios ansiosos que puedan desencadenar los participantes atribuibles a la actividad de conducir en una zona de alto tránsito, como el centro de Cúcuta.

La Organización Mundial de la Salud en compromiso con los objetivos del desarrollo sostenible, presentó un informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, en el cual concluye que cada año 1,25 millones de personas mueren en el mundo; cifra que se ha mantenido estable desde 2007. Es claro que los países miembros han adoptado acciones de prevención que han dado sus frutos visibles teniendo en cuenta que si bien son altas las cifras estas se han mantenido lo que significa que se ha generado cambios que inicialmente se habían proyectado en aumento, sin embargo, es claro que no es suficiente, pues estos cambios no se producen solos y es necesario una voluntad política y un compromiso concreto y continuo OMS (2015). Puede ser considerada una base para las recomendaciones a adoptar por las autoridades territoriales para prevenir escenarios de aumento de las cifras de accidentalidad vial y demás, siendo acorde con la OMS, pero adaptadas al territorio.

Según Castillo quien realizó una investigación basada en los Problemas emocionales y los accidentes de tránsito en los conductores de la Unión de transportistas de Quevedo, en donde el objetivo principal se centró en analizar la incidencia de los problemas emocionales en los accidentes de tránsito de los conductores, la solución planteada para resolver el problema fue una capacitación psicológica con métodos de relevancia en prevención primaria, para así poder brindar una preparación psicológica a los conductores con problemas emocionales, donde cada uno de los conductores va a tener la debida y respectiva información sobre los niveles de ansiedad, estrés y el riesgo de los problemas emocionales (Castillo, 2019). El resultado de esta investigación representa una base para el análisis técnico en el presente trabajo que se pretende desarrollar, ya que antepone un ser humano sensible y con emociones que sin definir negativas o positivas son emociones que pueden estar altamente asociadas en el momento de realizar la actividad de conducir y teniendo en cuenta otros factores tales como sociales y culturales puede resultar en una correlación interesante para el proyecto.

seguidamente un estudio realizado en Quito - Perú Claudio (2019), sobre los factores de riesgo detrás de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, donde el objetivo es determinar y comprender los factores de riesgo que contribuyan a lesiones y muertes en accidentes de tráfico relacionados con trabajo a través de revisión exploratoria, mostro que la fatiga representa el factor de riesgo más prevalente (42,5%), seguido del estrés (35%) presente en conductores, personal sanitario y sector bancario y, en tercer lugar, consumo de alcohol y drogas (17,5%), evidenciándose además factores personales y conductuales como el exceso de velocidad, incumplimiento de normas de tránsito, somnolencia y turnos de trabajo entre otros, la anterior investigación sirve de base para mostrar que algunas actividades laborales presentan mayor riesgo de sufrir accidentes de tránsito asociados a otros factores que hacen que los conductores se sientan

indispuestos. Es indiscutible articular con la presente investigación lo correspondiente a las normas de tránsito y lo que esto incide en la cotidianidad del tránsito y la seguridad vial, situación que puede generar que tanta exposición tienen los conductores a la actividad y cuál puede ser el resultado de esta frecuencia durante el desarrollo de la actividad de conducir y su integridad física y emocional.

Según la investigación emociones en la conducción de vehículos: diferencias entre estudiantes y profesionales (Antoñanzas, .Lope, Salavera, Bericat, 2019), la conducción supone la puesta en práctica de toda una serie de emociones y motivaciones. Un sujeto a los mandos de un vehículo experimenta diversos estados emocionales y motivacionales que le van a influir de forma directa en su toma de decisiones. El objetivo era detectar las emociones que se producen en la conducción de vehículos, allí se evaluaron las capacidades emocionales de los conductores, así como los niveles de ansiedad que estos experimentan cuando están en la tarea de llevar un vehículo. La ansiedad ha sido una de las emociones más estudiada a lo largo de los años como variable que influye en la conducción. Una buena conducción requiere que asumamos la tarea infinita de prevenir errores y suprimir decisiones irracionales con lo que ello conlleva de emociones. Aquellos conductores que poseen una mayor capacidad de control y regulación de sus emociones, a su vez controlan mejor los niveles de ansiedad; de acuerdo a esta investigación se puede reafirmar que el hecho de conducir hace que se manifiesten emociones y que de acuerdo al control que un individuo tiene frente al volante fluyen una serie de condiciones que lo llevan a actuar de manera positiva o negativa.

En la ciudad de Warsaw - Polonia se realizó un estudio donde se probó el uso de la entropía para identificar cambios en el comportamiento de los conductores bajo presión. Dieciséis

conductores experimentados condujeron en un simulador con un rastreador ocular montado en la cabeza en condiciones de baja y alta ansiedad. indicar un control deteriorado de arriba hacia abajo de la atención provocado por la ansiedad (Gotardi, 2018), lo anterior contribuye a esta investigación para tener en cuenta que el estado de la salud física es importante al relacionarlo con la salud mental, y que además adicional el estado emocional es fundamental al momento de desempeñar una actividad de alto riesgo como conducir y la cual interfieren todos los sentidos, importante determinar el resultado en el cual menciona que los conductores mostraron mayor ansiedad al tener más estímulos ambientales, situación que puede ser desencadenante y proponer nuevas opciones, recomendaciones a tener en cuenta por los conductores locales.

Investigaciones realizadas en los últimos años demuestran la conducción profesional de los taxistas va en aumento. Con más de 70 000 vehículos funcionando como taxis, un buen número de accidentes, casos de furia en el camino y violaciones de tráfico implican lo mismo. La salud mental de los conductores desempeña un papel clave en la creciente amenaza en carretera. Según el estudio transversal realizado en 111 taxistas entre febrero y mayo de 2017. Su nivel de angustia se midió con la ayuda del cuestionario DASS-21 (Escala de estrés por ansiedad y depresión), el estudio demostró que el 12% de los conductores han estado involucrados en un incidente de ira en la carretera, el 50% han sido reservados por violar las normas de tránsito y el 25% han estado involucrados en accidentes menores. Cabe destacar que un cuarto de los conductores se irrita mientras conducen. Se observó que el 53.2% tenía algún grado de depresión, con el 19.8% con depresión severa y el 5.4% con depresión extremadamente severa. Además, el 36.9% y el 32.4% de los conductores también tuvieron diversos grados de ansiedad y estrés, respectivamente (Rathi A, Kumar V, Lal P, 2018). Este resultado de investigación es un antecedente importante a tener en cuenta en la presente investigación que se adelanta, teniendo en cuenta que un número importante

de conductores son de vehículos de transporte público y en ese sector de la ciudad de Cúcuta mediante observación se determina que lo frecuentan diariamente un alto porcentaje de transporte público, el resultado de la investigación menciona morbilidades físicas y mentales que padecen los conductores de taxi, razón por la cual, es significativo conocer rasgos y situaciones asociadas que nos enseñen el estado de la salud mental, las horas de trabajo, incentivos y vacaciones de los conductores que transitan por este sector de la ciudad.

La percepción del peligro del conductor está muy relacionada con la participación en accidentes de tráfico, y la visión es el sentido más importante con el que percibimos el riesgo. Por lo tanto, es de gran importancia explorar las características de los movimientos oculares de los conductores para promover la seguridad vial. Este estudio se centra en analizar los cambios en las características del movimiento ocular de los conductores en la ansiedad. Se utilizaron materiales para inducir la ansiedad de los conductores, y luego realizaron experimentos de conducción reales y simulaciones de conducción para recopilar datos sobre el movimiento ocular de los conductores. Luego, se compararon las diferencias entre la calma y la ansiedad en las características del movimiento ocular de los conductores, para extraer las características clave del movimiento ocular. Los resultados muestran que el método de mínimos cuadrados es efectivo para identificar cambios en el movimiento ocular de los conductores femeninos en la ansiedad. También se descubrió que los cambios en los entornos de la carretera podrían causar un aumento significativo en el conteo de la fijación y la duración de la fijación para las mujeres conductores, como en escenas con accidentes de tráfico o curvas cerradas (Guo, Y.; Wang, X.; Xu, Q.; Liu, F.; Liu, Y.; Xia, Y., 2019). Este estudio también se puede utilizar para desarrollar sistemas activos de advertencia de conducción e interacciones inteligentes hombre-máquina en vehículos y apoya de manera teórica la investigación planteada.

Antecedentes Nacionales

Como insumo investigativo se retoma la siguiente realizada en la ciudad de Melgar con el fin de proponer una estrategia para tratar una problemática relacionada con la congestión vial y reducir inseguridades en la vía y mejorar el aprovechamiento del espacio público en un sector específico y con alto tránsito vehicular a través de un estudio con enfoque mixto y el método etnográfico, logró demostrar las posibilidades de acciones de mejoramiento y de tratamiento de la problemática, determinado por respuestas concretas, medibles y posibles a los hallazgos identificados (Baquero B, 2018). El estudio anterior, representa antecedentes positivos para la presente investigación, lo que significa que, en una población del país determinada bajo la cobertura de misma normatividad y estándares culturales, puede considerarse un punto de partida una vez se tengan los análisis de efectos y consecuencias del tráfico en la ansiedad de los conductores en el sector del centro de la ciudad de Cúcuta.

Un artículo de reflexión derivado de la investigación Perfil psicológico de infractores frecuentes de normas de tránsito en el Valle de Aburrá tiene como propósito fundamental plantear la evidencia de indicadores psicológicos que expliquen las infracciones reiteradas a las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Utilizando el instrumento de medición de la personalidad, 16 PF-5, los resultados indican la existencia de rasgos comunes en conductores infractores frecuentes y no frecuentes, en niveles bajos de ansiedad e inestabilidad emocional (C-), baja autoestima y poco interés por dar una buena imagen de sí (MI-), extraversión baja (EX-), distraídos y con falta de sentido práctico (M+), recelosos, ensimismados y calculadores (N+), con dificultad para actuar con otros (Q2+) y propensos a ser tensos e impacientes (Q4+) (Norman Darío Moreno Carmona, Nicolasa María Durán Palacio, 2017). La presente investigación sirve para demostrar

que los conductores realizan una manifestación de niveles de ansiedad a la hora de conducir, situación favorable a considerar en otro rincón de Colombia, como Cúcuta.

Bonilla y Gafaro (2017) realizaron una investigación con el objetivo de evaluar evidencias sobre la identificación y verificación de la presencia de riesgos psicosociales y sus efectos en la salud y calidad de vida de los conductores de transporte público. Para esto se realizó una búsqueda bibliográfica de artículos científicos y trabajos de investigación, en diferentes bases de datos y en varios idiomas sobre estudios observacionales que evaluaran e identificaran causas o factores que presenten relación directa o algún tipo de asociación con los riesgos de tipo psicosocial en conductores de servicio público. De acuerdo a los resultados se pudo determinar que los riesgos de tipo psicosocial asociados a la labor de conducción son el estrés, la ansiedad, la depresión y la insatisfacción con las condiciones laborales. Tomando lo anterior se puede concluir que todos los conductores de servicio público están expuestos a una diversidad de riesgos de tipo psicosocial, los cuales generan una serie de consecuencias en la salud y la calidad de vida en general de estos individuos, que a su vez les impide realizar su labor de una forma eficiente y propende incluso en el incremento de las probabilidades de protagonizar accidentes de tránsito, de aquí su importancia de estudio.

En un grupo de motociclistas de la Ciudad de Neiva, Mahecha, Páramo y Ramírez (2016), analizaron la cultura infractora mantenida por los motociclistas, la cual justifica y estimula el actuar infractor. El análisis emplea las contribuciones teóricas del modelo de cultura de Hofstede y las complementa con otros estudios que se centran en las representaciones sociales y sus patrones culturales, esto es lo etnometodológico y el interaccionismo simbólico. Los hallazgos señalan que los instrumentos tienen validez de contenido, pragmática, concurrentes, predictiva, y que hay una

fuerte conexión entre la cultura, las infracciones y la accidentalidad. Adicional los motociclistas justifican sus infracciones porque no existe una regulación desde las autoridades y adicional manifiestan que sus emociones son desarrolladas y ejecutadas de manera espontánea; es importante analizar dicha investigación porque permite conocer como la cultura influye a la hora de conducir. Para la presente investigación es importante esta percepción, teniendo como base que el análisis muestra la espontaneidad, la cultura y las posturas individuales y de entes de control en escenarios que difieren de la normatividad y de la responsabilidad humana, razón fundamental para emprender posibles análisis en el entorno de Cúcuta.

Caceres, Matagira y Torres (2019) desarrollaron un proyecto de investigación en la Ciudad de Bucaramanga Santander, con el objetivo de evaluar la inteligencia emocional en los funcionarios de una empresa de transporte de Santander y analizar el tipo de nivel que presentan para la intervención en el mejoramiento de las funciones y la repercusión que tiene ésta en el ámbito laboral. El método de evaluación utilizado fue la escala TMMS-24 de Salovey and Mayer y esta fue aplicada a 86 funcionarios residentes de Lebrija, Santander. Dentro de los resultados, en la variable de atención emocional hay mayor afectación ya que presenta un nivel bajo el va del mano relacionado con la inteligencia emocional intrapersonal ya que puede llegar a generar desventajas en el ámbito laboral, personal y social, debido a la falta de atención emocional en los funcionarios y que se considera que directamente no podrían responder de manera adecuada para la claridad y la regulación emocional. Dentro de las conclusiones del estudio esta que logran evidenciar la importancia de generar evaluación de inteligencia emocional como factor laboral indispensable para el desarrollo y curso de metas organizacionales. El anterior estudio representa un apoyo importante para la presente investigación, puesto que demuestra que las emociones determinan el estado de ánimo de los conductores.

Los factores de riesgos psicosociales están directamente asociados a muchos riesgos laborales, por esta razón, en la Ciudad de Montería Londoño y Jiménez (2019), realizaron un estudio con el objetivo de determinar cómo influye el trabajo bajo presión en las emociones de los conductores de buses en empresas de transporte de pasajeros interdepartamental, para este estudio se realizó la aplicación de 81 encuestas a conductores de buses de las empresas de transporte de pasajeros interdepartamental más reconocidas en la terminal de transporte de la ciudad de Montería, obteniendo como resultado crítico las dimensiones: Ritmo de Trabajo (81.5%), Exigencias Emocionales (71,6%), Doble Presencia (70,4%), Exigencias de Esconder Emociones (58%) y Exigencias Cuantitativas (53,1%). Los resultados obtenidos demostraron que la exposición a diversos factores de riesgo psicosocial, se establecen por la asignación de tareas y el tiempo disponible para ejecutarlas, ya que esto expone a los conductores a situaciones desfavorables, consecuente a esto, se logró identificar que el ritmo de trabajo hace que los conductores se vean obligados a esconder sus emociones, pero que en ellos es muy notorio el desequilibrio físico y emocional: la famosa ansiedad. Esta investigación es útil puesto que lleva a indagar acerca de los factores que deben afrontar los transportadores de la Ciudad de Cúcuta.

Describir cual ha sido la evolución de los conductores, como estos realizan un proceso de adaptación a las normas establecidas año tras año, como esta experiencia es tomada física y mentalmente y si genera cambios de acuerdo a la edad es sujeto de investigación. En una investigación cuyo objeto es describir los elementos de la cultura de los conductores, un tema poco estudiado en las investigaciones sobre transporte y cultura urbana. Con base en casos colombianos se busca sustentar cómo prácticas, creencias, valores y emociones asociados al automóvil trascendieron el universo de los autos, a tal punto que buena parte de los cambios culturales de las ciudades estuvieron asociados a las auto movilidades. El argumento se desarrolla por medio de la

discusión del papel de la autonomía, la noción de personalidad conductora y las jerarquías socio materiales propias del sistema de auto movilidad (Arenas, 2017). Dicha investigación motiva a tener en cuenta que la edad, el sexo y la cultura influyen en los momentos de conducir, datos sociodemográficos que son fundamentales en la investigación y que en la medida de lo posible harán parte de los diferentes análisis a realizar posterior a las respuestas.

Lago y Sandoval (2018) realizaron un estudio donde se analizó la relación existente entre la actividad de conducir un vehículo de transporte público y la aparición de patologías como el estrés, la ansiedad y burnout en conductores del servicio público, la investigación se realizó a través de una revisión Sistemática de Literatura, donde se hizo un análisis de documentales de fuentes primarias y secundarias a través de fichas bibliográficas. Se concluyó que existe una relación favorable entre labor desarrollada de los conductores del servicio públicos y la aparición de estrés, la ansiedad y el síndrome de burnout de acuerdo con las investigaciones. Tomando en cuenta el anterior análisis se ve la necesidad de realizar sugerencias en donde se controlen las actividades de los conductores con fin de prevenir posibles afectaciones psicológicas durante las jornadas de trabajo, esto en aras de corresponsabilidad entre las autoridades, agencias de trasportadores y las empresas de seguros SOAT o de las Administradoras de Riesgos Laborales –ARL como instancias complementarias y de alta responsabilidad para salvaguardar la vida e integridad física y mental de los conductores, conclusiones que pueden ir como recomendaciones en la investigación.

Un artículo escrito en Ingles sobre comparación sobre aspectos de la salud en conductores (Useche, Sendales, 2017) mostro que la conducción profesional es una tarea muy exigente. De acuerdo con la evidencia científica reciente, los conductores de autobuses tienden a reportar altos niveles de estrés laboral, agotamiento y accidentes de tráfico. Con la implementación de nuevos

modos de transporte, se han documentado algunos beneficios sustanciales y circunstancias adversas para los operadores de transporte público. En esta investigación objetivo fue comparar el estrés laboral, el agotamiento, los indicadores de salud y los accidentes de tráfico sufridos entre dos muestras de conductores de autobuses profesionales: conductores de autobuses urbanos / urbanos y BRT (tránsito rápido de autobuses). La muestra fueron 361 conductores a los cuales se les implemento un cuestionario. Como resultado se observaron diferencias significativas entre los conductores relacionados al estrés ocupacional, agotamiento y tasas de accidentes de tráfico. Este estudio mostró que la prevalencia del estrés y el agotamiento relacionados con el trabajo son significativamente elevados entre los conductores de autobuses colombianos. Lo anterior motiva a indagar cual es la relación frente al trabajo y las emociones cotidianas.

En un estudio de caso escrito en inglés (Camacho, Ortegon y Chaves, 2018) muestra que la conducción profesional es una tarea muy exigente. La revista científica muestra que los conductores de autobuses tienden a reportar altos niveles de estrés laboral, agotamiento y accidentes de tránsito laborales. El objetivo del estudio fue para comparar el estrés laboral, el agotamiento, los indicadores de salud y los accidentes de tráfico sufridos entre dos muestras de conductores de autobuses profesionales: conductores de autobuses urbanos / urbanos y BRT (Bus Rapid Transit). El resultado mostro que los conductores de BRT tienden a presentar mejores resultados en términos de estrés laboral, agotamiento y accidentes laborales que los operadores de autobuses urbanos. Lo anterior indica que, aunque sean servicios de transporte diferentes los conductores tienen a manifestar agotamiento físico y mental.

Antecedentes locales o regionales

Se presentó un análisis sobre la problemática del Transporte público en la ciudad de San José de Cúcuta, en donde se abordó la problemática diaria que se presenta principalmente en el servicio del transporte público. Se indagaron diferentes aspectos básicos con los que debe cumplir el sistema de transporte público. El fin de este, fue generar opciones de cuáles pueden ser las opciones más favorables para mejorar este servicio. Se estableció la clara necesidad de inversión económica y de sistemas de monitoreo constante, además de tener claridad sobre las posibles intervenciones para mitigar la problemática social que afronta la ciudad por consecuencia de la migración; entre otros aspectos y factores que están relacionados directamente e influyen en el sistema de transporte público de la ciudad y que muchos tienen que ver con lo actitudinal y comportamental (Daza, 2019). Esta descripción está directamente relacionada con el objeto de la investigación, en la cual converge la necesidad de determinar los factores asociados a los niveles de ansiedad que pueden estar teniendo los conductores que transitan por el centro de la ciudad de Cúcuta y las situaciones que pueden desencadenar tanto a nivel individual como social, incluso lo que a nivel externo significa.

Desde un grupo de investigación a nivel universitario se estableció una investigación sobre la movilidad de vehículos en el municipio de Cúcuta, teniendo en cuenta la situación de frontera que permite el aumento considerable del parque automotor del vecino país Venezuela, situación que se evidenció incrementa las situaciones de congestión vial, accidentalidad, incluso llegando a considerarse una epidemia. En la investigación se resaltan las acciones que desde la autoridad municipal se han establecido para mantener el orden, sin embargo, no han sido suficientes, siendo necesario avanzar más en políticas públicas de seguridad vial y en control intrínseco de todo lo concerniente al parque automotor, incluido de manera explícita el extranjero, situación bastante

positiva para la presente investigación (Aguilar A, 2017). Este aporte es significativo y en parte se adelanta como un soporte a tener en cuenta en el momento de determinar cuáles serán las mejores acciones que desde las autoridades se deben desarrollar para mejorar las condiciones sociales, comportamentales y de conducta tanto individual como grupal asociadas a la actividad de conducir, bajo situaciones altamente estresores como las determinadas en la investigación.

Como una estrategia contributiva para una mayor seguridad vial y también mejorar los procesos terapéuticos para el funcionamiento psico-fisiológico; profesionales de un grupo de investigación universitario, revisaron la relación entre los procesos psicológicos y la seguridad vial desde una postura preventiva. Esta revisión enmarcada en la base legal colombiana, como otras validadas a nivel empírico, se valoraron para dirigirlas a las personas que desarrollen labores de alto esfuerzo cognitivo como la conducción. Se concluye la efectividad de métodos basados en estimulación cognoscitiva y biorretroalimentación para el fortalecimiento de procesos cognoscitivos especialmente atencionales, advirtiendo la relación directamente proporcional entre la capacidad atencional y la seguridad al conducir (Riaño M, 2017). Importante considerar que la actividad de conducir requiere no solo destrezas basadas en la experticia, sino una condición física y emocional adecuada para el desarrollo de esta actividad, situación muy relevante a tener en cuenta en la presente investigación, la cual, acorde a la cultura, usos y costumbres representa una posibilidad muy positiva sobre la cual basar varios aspectos que interfieren en la concentración y atención al momento de conducir.

A través de un artículo de investigación se analizaron las principales causas de la congestión vehicular en algunos sectores del casco urbano de Cúcuta, atribuido al aumento del parque automotor en los últimos años, situación que ha favorecido según los investigadores a

genera problemas relacionados con la movilidad, accidentes y afectación al medio ambiente. Atribuyen, además, que parte de la problemática se debe a la falta de señalización, de semáforos, invasión del espacio público, imprudencia y desconocimiento al conducir, situaciones que provocan mayor accidentalidad y por ende alto índice de mortalidad. Concluyen que los sitios más congestionados con las principales vías de la ciudad, el aumento desmesurado de vehículos, crecimiento poblacional, la señalización inadecuada o descuidada genera la necesidad de proponer planes de ordenamiento de las vías y la construcción de deprimidos para que la movilidad sea más eficiente (Marcela Bohorquez, 2016). Lo anterior, puede considerarse como un antecedente de importancia y favorable para la investigación que se pretende realizar en la zona céntrica de Cúcuta, lo que corresponde también aspectos a considerar como recomendaciones para las autoridades y correlacionar las posibles causas que estarían asociadas al actual comportamiento del flujo vehicular y sus principales protagonistas: conductores.

Últimas investigaciones realizadas están relacionadas al bienestar humano, en este caso se presenta una investigación que tiene por objetivo realizar el análisis del bienestar psicológico y de la satisfacción laboral de los empleados del sector económico del transporte intermunicipal en la ciudad de San José de Cúcuta (Estupiñan, Fuentes, Lizcano, Rivera, 2018). Esta investigación se realizó bajo un enfoque Cuantitativo; con un diseño no experimental y adicionalmente tiene una connotación de un alcance correlacional, ya que se pretende determinar una relación entre las variables como el bienestar psicológico y la satisfacción laboral. Los instrumentos que se utilizaron fueron la escala de Bienestar Psicológico de Ryff y la escala de satisfacción labora SL-SPC, La escala de felicidad, todo esto bajo un muestreo aleatorio estratificado con afijación proporcional, esto para un total de 123 empleados encuestados. De acuerdo a los resultados se puede determinar que los empleados no sienten satisfacción económica relacionada con el desgaste emocional que

genera el tiempo frente a la actividad de conducir. Lo cual indica para la presente investigación que es importante revisar el bienestar psicológico de las personas que tienen por empleo la actividad de conducir, además determinar la correlación entre la manifestación de estados de ansiedad y lo cotidiano de llevar a cabo esta actividad, horarios, días, etc.

De acuerdo a un estudio realizado por la Universidad UFPS (Cantor, Mojica, Osorio, Quintero y Rodriguez, 2015), con el objetivo de analizar la percepción del riesgo de accidentalidad que tienen los estudiantes motociclistas de la UFPS, el estudio es de tipo cualitativo, fenomenológico, la muestra estuvo conformada por 5 estudiantes universitarios conductores de motocicleta, estos se seleccionaron a través del muestreo intencional. El método para la recolección de la información fue la entrevista a profundidad y de acuerdo a los resultados se puede determinar que las emociones son un factor de riesgo importante a la hora de conducir, la rabia, el estrés, ansiedad surgen en las situaciones específicas de tráfico generando a su vez otras como miedo, que influyen en la conducción. Según la investigación realizada por la Universidad es importante conocer las emociones con las que inicia un conductor su actividad frente al volante.

Un grupo de estudiantes de psicología en formación y un docente titulado adscritos a la Universidad Simón Bolívar desarrollaron una investigación, basándose en las posturas que determinan las responsabilidades desde las organizaciones en la importancia del cuidado y del bienestar del capital humano, teniendo como fin analizar el bienestar psicológico y la satisfacción laboral de los empleados del sector económico del transporte intermunicipal en la ciudad de San José de Cúcuta. Esta investigación se realizó bajo un enfoque Cuantitativo; con un diseño no experimental y adicionalmente tiene una connotación de un alcance correlacional, ya que se pretende determinar una relación entre las variables como el bienestar psicológico y la satisfacción

laboral. Los instrumentos que se utilizaron fueron el cuestionario de variables sociolaborales, la escala de Bienestar Psicológico de Ryff y la escala de satisfacción laboral SL-SPC, La escala de felicidad, todo esto bajo un muestreo aleatorio estratificado con afijación proporcional, esto para un total de 123 empleados encuestados. Como resultados se pudo obtener que la sub variable de beneficios económicos se encuentra en un nivel muy bajo (2,96) en relación con las demás variables, ya que todas estas se encuentran con una desviación estándar similar, es decir se pueden incluir todas estas en un rango moderado indicando que la significación de la tarea es la sub variable más alta con un (3,98) (Rivera, 2018). Esta investigación representa una base para determinar la correlación entre el bienestar emocional y el desempeño de una actividad altamente estresora como conducir, lo que significa que ya existen unas causas descritas que ayudaran a tener mayor claridad sobre lo conductual del desarrollo de esta actividad en un lugar específico de la ciudad.

Un grupo de estudiantes de la Universidad Francisco de Paula Santander de la sede de Cúcuta desarrollaron un análisis sobre la percepción del riesgo de accidentalidad que tienen los estudiantes motociclistas de la misma universidad, estudio de tipo cualitativo, fenomenológico; la muestra estuvo conformada por 5 estudiantes universitarios conductores de motocicleta, estos se seleccionaron a través del muestreo intencional. El método para la recolección de la información fue la entrevista a profundidad. Resultados: Mediante el análisis de contenidos surgieron cuatro categorías: Factores de Riesgo, Experiencias, Medidas preventivas y Percepción. Discusión: Las emociones son un factor de riesgo importante a la hora de conducir, la rabia, el estrés, surgen en las situaciones específicas de tráfico generando a su vez otras como miedo, que influyen en la conducción. Las conclusiones de este análisis establecen que los factores de riesgo determinantes para la ocurrencia de un accidente, se ven influenciados por las emociones, el mal estado de la

infraestructura, y el incumplimiento de las normas, originando acciones que pueden llevar a una conducción insegura e imprudente de los motociclistas. Las emociones son un factor importante a la hora de conducir, surgen en las situaciones específicas de tráfico generando a su vez otras. Además de estas, los conductores pueden tener otras generadas por factores externos, ocasionadas por problemas familiares, laborales o académicos que influirán en la manera de conducir. La experiencia es un factor determinante en la accidentalidad, dada su relación con la falta de experticia de los jóvenes, ya que genera poca destreza a la hora de tomar decisiones en la conducción frente a situaciones de riesgo (Bohorquez & et.all, 2015). Este informe es preciso para la investigación que se desarrolla, establecer una fuerte conexión entre las emociones, la experticia y el entorno del conductor, situación que coincide en uno de los objetivos que es identificar los rasgos de ansiedad en conductores.

Un equipo de estudiantes de la Universidad FESC listó en un documento una serie de análisis sobre las principales causas del congestionamiento vehicular en algunos sectores del perímetro urbano de la ciudad de Cúcuta, la idea principal fue generar estrategias de solución como lo puede ser gestionar para que se hagan deprimidos en las vías para que la movilidad mejore considerablemente. En los últimos años se ha experimentado un crecimiento en el número de vehículos que circulan por las diferentes vías lo cual contribuyen a los grandes congestionamientos que se presentan frecuentemente, generando problemas en la movilidad, accidentes y problemas ambientales. Una de estas principales causas es la falta de señalización, la ausencia de semáforos y el mal estado de los mismos, la invasión del espacio público e imprudencia al manejar y cruzar las calles, provocando así una mayor accidentalidad y un alto índice de mortalidad.

Mejores resultados pueden esperarse de la intervención simultánea y progresiva en una amplia gama de facetas que componen el sistema de transporte: la coordinación de los semáforos y señalización, el mejoramiento de los hábitos de conducción, la racionalización del transporte público y de los estacionamientos, la consideración de los mayores volúmenes de tránsito, y muchas otras. En otras palabras, es necesario poner en práctica un conjunto de medidas factibles mencionadas anteriormente para ampliar la capacidad mediante el mejoramiento de la congestión vehicular en la ciudad de Cúcuta (Bohorquez, Martinez, Moreno, Villamizar, & Sanchez, 2016). Este análisis resulta en una base teórica para la investigación, aporta factores relevantes y asociados a la actividad de conducir y de alta notabilidad tal como el entorno; semáforos, estado de la infraestructura vial, señalización, hábitos asociados, inventario de estacionamientos y de transporte público; factores que son representativos al momento de ejecutar la investigación y de correlacionar los diferentes elementos.

Un artículo cuya finalidad es sintetizar sobre la problemática actual del Transporte público en la ciudad de San José de Cúcuta, abordó a través de un análisis la problemática que presentan a diario los diferentes usuarios del servicio del transporte público de la ciudad, donde se indagaron diferentes aspectos básicos del funcionamiento interno que debe cumplir cualquier sistema de transporte público para una población, con el fin de satisfacer sus necesidades y así mismo generar un desarrollo socioeconómico. Lo anterior con el fin de evaluar cuáles podrían ser la ventajas y beneficios para Cúcuta y sus usuarios al momento de reformar de manera eficiente el sistema interno de transporte público actual; dentro de estos aspectos es significativo e importante hablar de la económica de la ciudad en la actualidad, ya que es punto clave a la hora de ser estudiado e implementado un sistema de transporte, así mismo la seguridad del servicio ofrecido es prioritaria por parte del estado para con sus usuarios, estipulado así en la ley 105 de 1993, además de

mencionar el aporte destacado que debe implementar cada gobierno con la finalidad de disminuir las diferentes formas de contaminación que genera un mal funcionamiento del servicio de transporte público, afectando directamente la salud de los habitantes y visitantes de la ciudad, debiendo tener claridad que se debe generar una inversión de recursos por parte de estos entes gubernamentales. Adicional, abordaron temas como el apoyo y la vigilancia que deben brindar los entes del estado que lideran la implementación y el buen uso del sistema de transporte público, el transporte colectivo público y la gran problemática social que afronta la ciudad por consecuencia de la migración de ciudadanos venezolanos.

Se determinó que la problemática del sistema de transporte público de la ciudad de Cúcuta, está originada por no lograr satisfacer las necesidades básicas de sus habitantes, evidenciándose una serie de fallas en el sistema operativo y en la seguridad vial, también, factores como el crecimiento desproporcionado de la población en los últimos años, el aumento significativo de inseguridad en todos los aspectos de la ciudad, la baja inversión de las entidades nacionales y locales en el sistema de transporte de la misma, el mal estado de la infraestructura vial, la invasión del espacio público en las principales vías de la ciudad, la falta de cultura de las personas encargadas de prestar el servicio y de sus usuarios. Siguiendo es este hilo conductor es necesario mencionar todo a lo que conllevan estas falencias del sistema de transporte público, generando efectos negativos como no lograr garantizar el acceso a la libre locomoción de las personas discapacitadas, personas de la tercera edad y a mujeres en estado de embarazo; todas estas personas anteriormente mencionadas a la luz de la legislación colombiana son de cuidado y trato especial.

Así mismo, se concluyó que existe un transporte colectivo ilegal en la ciudad siendo este otro efecto generado debido a que el sistema de transporte público legal con el que cuenta Cúcuta

no proporciona cobertura a todos sus habitantes, existiendo solamente en la actualidad 11 empresas que cubren solo el 30% de rutas en la ciudad, viéndose gran parte de la población ubicada en sectores aledaños afectada, ya que la demanda necesaria para las zonas no se cumplen, sumándose a esto el costo de este medio de transporte informal es más bajo y el tiempo gastado en el traslado de un lugar a otro es menor con relación al sistema de transporte público legal. (Daza, 2019)

Lo dispuesto en este informe, define una base de análisis idóneo para partir en el proceso de investigación que se adelantara de manera presencial en un área específica de la ciudad de Cúcuta, nos muestra un sinnúmero de información importante como áreas, frecuencias adecuadas, confiabilidad (congestión, carriles exclusivos, paradas), oferta y demanda equilibrada, costos/beneficio, flexibilidad, seguridad y que la atracción de los usuarios sea alta gracias al éxito de un posible sistema de transporte.

4.2 Marco Teórico

La presente investigación narra el tema de la ansiedad en donde se explica el concepto para contar con una opinión clara tomando datos estadísticos que facilitan la comprensión frente a la realidad, abordando las causas que hacen alusión a la presencia de la enfermedad, posteriormente los síntomas que se presentan en el ser humano y que corresponden a dicha enfermedad (SEMI, 2019) y para culminar se analizan los tipos de trastornos que se generan y que requieren de un tratamiento abordados desde la guía de consulta de los criterios de diagnóstico (DSM-5, 2014)

La Ansiedad es un mecanismo adaptativo natural e involuntario que coloca en estado de alerta ante un suceso comprometido a un individuo. En realidad, un cierto grado de ansiedad proporciona un componente adecuado de precaución en situaciones especialmente peligrosas o amenazantes, que pueden provenir tanto de estímulos internos como externas como pensamientos, ideas, imágenes.

Por otra parte, es de pertinente tener en cuenta que el factor humano refiere a las características generales de las personas y las leyes por las cuales estos se rigen. Esto implica que al conducir se puede causar voluntaria o involuntariamente daño a otros conductores, a peatones, establecimientos o lugares de distintos índole, generando de manera daños reparables y no reparables a causa de la falta del cumplimiento de responsabilidades legales. Dirección general de tráfico (2017).

Frente a reacciones que realiza el cuerpo frente a situaciones de peligro, el sujeto se siente paralizado con un sentimiento de indefensión y, en general, se produce un deterioro del funcionamiento psicosocial y fisiológico. Cuando la ansiedad se presenta en momentos inadecuados o es tan intensa y duradera que interfiere con las actividades normales de la persona, entonces se la considera como un trastorno.

Los datos estadísticos relacionados con la ansiedad determinan que son la enfermedad psiquiátrica más frecuente, puesto que la ansiedad generalizada se da del 3 al 5% en los adultos (en algún momento durante el año) y las mujeres tienen el doble de probabilidades de presentarla. Las cifras de otros trastornos como el de pánico muestra que se diagnostica a algo menos de un 1 por ciento de la población; el trastorno obsesivo-compulsivo afecta a cerca del 2,3 por ciento de

los adultos y sucede con aproximadamente igual frecuencia en mujeres que en hombres y el estrés post traumático afecta por lo menos al 1 por ciento de la población alguna vez durante su vida.

Entre las causas están las genéticas y circunstanciales. Se habla de causas genéticas cuando la ansiedad se hereda a través de los genes y circunstanciales cuando los hechos traumáticos como un accidente de tránsito, un atentado o un incendio pueden provocarla.

Algunas sustancias como la cafeína o sustancias psicoactivas las anfetaminas, el éxtasis, el LSD pueden causar ansiedad. Las experiencias vitales significativas como un embarazo o incluso un cambio en el ámbito laboral como un despido o un ascenso también pueden producir ansiedad.

La ansiedad por sí misma no es maléfica, puesto que alerta y motiva a un individuo para enfrentar los peligros, es una reacción de temor frente a situaciones amenazantes o difíciles, puesto que se estima que 1 de cada 10 personas sufre algún episodio de ansiedad en algún momento de su vida.

Se convierte en un problema cuando los episodios de ansiedad son frecuentes, intensos y aparecen sin motivo aparente, limitando a la persona en su día a día. Para prevenir la ansiedad, es importante adoptar un estilo de vida saludable y evitar el consumo de drogas y sustancias que la causan, además practicar ejercicio físico de forma regular, en especial al aire libre, también ayuda a despejar la mente y evitar los sentimientos. Del mismo modo, las técnicas de relajación ayudan a combatir la aparición de crisis.

Las manifestaciones de la ansiedad en un individuo se dan de manera física y emocional, es importante reconocer los síntomas para ofrecer un tratamiento adecuado y pertinente. Las manifestaciones físicas se caracterizan por pulsaciones elevadas, sudoración excesiva, tensión

muscular, temblores, mareos, desmayos, respiración jadeante y dolor en el pecho; las manifestaciones psicológicas están caracterizadas por ataques de pánico, miedos irracionales, preocupación constante, cansancio, irritabilidad, problemas para concentrarse y conciliar el sueño.

Según la guía de consulta de los criterios de diagnóstico (DSM-5, 2014) la ansiedad genera los siguientes trastornos: trastorno de ansiedad por separación, mutismo selectivo, fobia específica, trastorno de ansiedad social (fobia social), trastorno de pánico, agorafobia, trastorno de ansiedad generalizada, trastorno de ansiedad inducido por sustancias/ medicamentos, trastorno de ansiedad debido a otra afección médica, otros trastornos de ansiedad especificado y otro trastorno de ansiedad no especificado.

El trastorno de ansiedad por separación se caracteriza por un miedo o ansiedad excesiva e inapropiada de aquellas personas por las que siente apego. En el mutismo selectivo la característica principal es el fracaso constante de hablar en situaciones específicas a pesar de que puede hacerlo en otras. La fobia específica es el miedo o ansiedad intensa por un objeto o situación específica. El trastorno de ansiedad social es el miedo o ansiedad intensa en una o más situaciones sociales en momentos de actuar o hablar.

El trastorno de pánico es la aparición súbita de miedo intenso o de malestar intenso que alcanza su máxima expresión en minutos. La agorafobia es el miedo o ansiedad intensa para usar el transporte público, estar en espacios abiertos, sitios cerrados, hacer cola o estar fuera de casa solo. El trastorno de ansiedad generalizada que es la preocupación excesiva frente a diversos sucesos o actividades. El trastorno de ansiedad inducido por sustancias/ medicamentos que se dan por ataques de pánico atribuible al consumo o necesidad de conducir. Y los trastornos de ansiedad

debido a otra afección médica, otros trastornos de ansiedad especificado y otro trastorno de ansiedad no especificado en donde se requieren de evaluaciones más profundas.

4.3 Marco contextual

El proyecto de la Ansiedad en conductores, se implementará en el Municipio de Cúcuta perteneciente al Departamento Norte de Santander, País Colombia, en los conductores que transitan por la zona céntrica de la Ciudad, que realicen la actividad de conducir ya sea de servicio público o particular por las vías de mayor afluencia de la Ciudad.

El proyecto de la Ansiedad manifiesta rasgo - estado en conductores que transitan en el centro de la ciudad de Cúcuta, se desarrollara de acuerdo a la división administrativa en unos barrios que pertenecen a la Comuna 1, las vías que se abordaran en el Barrio El Centro son las siguientes, avenida 3 desde la calle 18 hasta la calle 9 en sentido norte – sur, donde se evidencia la afluencia vehicular puesto que sobre esta vía y cerca de ella se encuentran diferentes Instituciones como La Corporación Educativa sin Fronteras, El Instituto Esdiseños, La Universidad Simón Bolívar, Colegio La Salle entre otros, esta vía es de uso por parte del transporte público y se cuenta con un total de 5 semáforos que hacen parte del control para el fluido vehicular.

La segunda vía que se tomará en cuenta será de la avenida 7 desde la calle 18 hasta la calle 5 en sentido norte – sur, puesto que es una de más congestionadas por la presencia del sector del comercio además que es utilizada diariamente para establecer las ventas callejeras (comercio informal), en este trayecto se cuenta con la presencia de 3 semáforos, también es una vía de uso del transporte público y es importante resaltar que esta vía es la más utilizada para comunicar el sector del centro con los barrios más lejanos de la ciudad. La tercera vía está comprendida por la avenida 8 desde la calle 4 hasta la calle 13 sentido sur –norte en donde se conecta la terminal de

transporte y el sector del centro, en esta se cuenta con un total de 4 semáforos y también es utilizada por el transporte público.

Otra de las vías que harán parte del proyecto es la calle 10 entre avenidas 0 y 10 esta vía es de alto uso por parte del transporte de vehículos de propiedad, es la conexión desde los Municipios aledaños con el Centro de la Ciudad, es la vía de mayor facilidad para frecuentar el sector bancario, la Alcaldía Municipal y zonas correspondientes al comercio.

La vía denominada Diagonal Santander también se tendrá en cuenta puesto que este es el brazo de comunicación entre las instalaciones de ocio y deporte, hospitales, restaurantes entre otros en donde se observa constante flujo vehicular. Y para terminar se tomará en cuenta el sector conocido como la avenida Guaimaral pues su uso es intenso debido a la presencia del Hospital Universitario Erasmo Meóz.

4.4 Marco conceptual

Ansiedad: La ansiedad es la más común y universal de las emociones básicas del ser humano y se encuentra presente a lo largo de toda su vida. Constituye una reacción emocional ante la percepción de una amenaza o peligro y su finalidad es la protección del individuo Cecil (2013).

Estrés: Cualquier exigencia que produzca un estado de tensión en el individuo y que pida un cambio o adaptación por parte del mismo. Vera (2013). *Pánico:* Episodio agudo de ansiedad caracterizado por tensión emotiva y terror intolerable que obstaculiza una adecuada organización

del pensamiento y de la acción (Galimberti, 2002). *Efecto traumático*: depende de la susceptibilidad del sujeto, de las condiciones psicológicas en que se encuentra en el momento del acontecimiento, de las situaciones de hecho que no permiten una reacción adecuada, y del conflicto psíquico que impide al sujeto integrar la experiencia que le sobreviene desde fuera. (Galimberti, 2002)

Compulsión: Denominada también coacción o constricción, indica una tendencia coercitiva e irracional que empuja al individuo a llevar a cabo determinados comportamientos, cuya inutilidad e inadecuación él mismo reconoce, pero cuya omisión le provoca una sensación de angustia (Galimberti, 2002). **Miedo**: Emoción primaria de defensa provocada por una situación de peligro, que puede ser real, anticipada por la previsión, evocada por el recuerdo o producida por la fantasía. El miedo con frecuencia está acompañado por una reacción orgánica, de la que es responsable el sistema nervioso autónomo, que prepara al organismo para las situaciones de emergencia disponiéndolo, aunque de manera no específica, a la preparación para la defensa, que se traduce por lo general en actitudes de lucha y fuga; en cambio, cuando es ampliada y relativa a objetos, animales o situaciones que no pueden ser considerados aterrorizantes, asume los rasgos patológicos de la fobia, que el psicoanálisis interpreta como una defensa ante la angustia. Galimberti (2002). **Ira**: Es un estado emotivo afectivo caracterizado por una creciente excitación que se manifiesta de modo verbal y/o motor y que puede culminar en comportamientos agresivos y destructivos en la confrontación con objetos, con otras personas, e incluso con el individuo mismo Galimberti (2002).

Agresividad: Tendencia que puede estar presente en cualquier comportamiento o fantasía orientada hacia la hetero destrucción o la autodestrucción, o también a la autoafirmación. En el

ámbito de la psicología social se explican, en relación con el ambiente, las reacciones de ansiedad que promueven la fuga y las de agresividad que propician la lucha, distinguiendo entre agresividad silenciosa, que permanece interiorizada y que se expresa en rasgos de carácter, y agresividad creativa, privada de connotaciones hostiles, que se expresa en competencia social y determinación en la obtención de los objetivos deseados. (Galimberti, 2002).

Agresión pasiva: Mecanismo de defensa en que el individuo muestra agresividad hacia los demás de forma indirecta y no asertiva. Existe una máscara externa de abierta sumisión a los demás, detrás de la que en realidad se esconde resistencia, resentimiento y hostilidad encubiertos. (Vera, 2013). *Conducta:* La noción de conducta padece de cierta imprecisión. Sinónimo de comportamiento, con dicho término nos referimos a las acciones y reacciones del sujeto ante el medio. Generalmente, se entiende por conducta la respuesta del organismo considerado como un todo: apretar una palanca, mantener una conversación, proferir enunciados, resolver un problema, atender a una explicación, realizar un contacto sexual; es decir, respuestas al medio en las que intervienen varias partes del organismo y que adquieren unidad y sentido por su inclusión en un fin (Galimberti, 2002).

Conducta agresiva: Se produce cuando un organismo ataca con hostilidad, física o verbalmente, a otro organismo u objeto (Vera, 2013). *Conducta instintiva:* Es una conducta innata, considerada algo más que un reflejo, ya que abarca un repertorio complejo y depende más de la maduración que del aprendizaje (Vera, 2013). *Culpa:* Sentimiento de experiencia dolorosa que deriva de la sensación más o menos consciente de haber transgredido las normas éticas personales o sociales (Vera, 2013).

Emoción: Estado afectivo, una reacción subjetiva al ambiente, acompañada de cambios orgánicos (fisiológicos y endocrinos) de origen innato, influida por la experiencia y que tiene la función adaptativa. Se refieren a estados internos como el deseo o la necesidad que dirige al organismo. Las categorías básicas de las emociones son: miedo, sorpresa, aversión, ira, tristeza y alegría. (Vera, 2013). *Fobia*: Miedo persistente e irracional hacia un objeto, alguien determinado, situación o una actividad específica que da lugar a un deseo incoercible de evitarlo. Esto suele conducir a evitar el estímulo fóbico o a afrontarlo con terror. (Vera, 2013).

Nerviosismo: Estado de desequilibrio leve del sistema nervioso, con trastornos psíquicos de cierta intensidad (irritabilidad, poca atención, etc.) y orgánicos (intranquilidad motora, etc.). (Vera, 2013). *Conductor*: Transportar a alguien o algo de una parte a otra (RAE, 2020). *Manejar*: Usar algo con las manos (RAE, 2020).

Semáforo: Aparato eléctrico de señales luminosas para regular la circulación (RAE, 2020). *Congestión vehicular*: se entiende como la condición en que existen muchos vehículos circulando y cada uno de ellos avanza lenta e irregularmente (RAE, 2020).

Las actividades laborales de las personas les permiten desarrollarse de manera útil para afrontar la vida y además les genera recursos económicos vitales para la satisfacción de las necesidades. En esta investigación se pretende ahondar en la actividad laboral o vista desde la satisfacción personal a los conductores (RAE, 2020) quienes son los encargados de transportar a

algo o alguien desde un destino inicial hasta uno final. Dichas personas realizan la actividad de manejar (RAE, 2020) durante algún tiempo prolongado y se exponen a extenuantes jornadas o efectos relacionados a la congestión vehicular (RAE, 2020) y semaforización (RAE, 2020).

Teniendo en cuenta que la actividad de conducir se realiza con la concentración y coordinación de las actividades motoras y cognitivas; y que de esta unión se generan unas conductas (Galimberti, 2002) de acciones y reacciones del sujeto ante el medio, es decir que pueden ser positivas o negativas dependiendo de cómo cada individuo afronte la situación. Cada persona tiene una conducta instintiva (Vera, 2013) enmarcada por los reflejos y por la maduración o experiencias vividas, que lo pueden llevar a reaccionar de manera tolerante o por el contrario desencadenando una conducta agresiva (Vera, 2013) es decir de atacar física o verbalmente a otro individuo u objeto.

Para realizar la actividad de conducir un auto o motocicleta, en Colombia es importante contar con una serie de requisitos como por ejemplo debe cumplir con una edad, contar con un documento expedido por una entidad Gubernamental y realizar el curso de conducción; se trata de salir a las calles de la mejor manera preparada para sentir seguridad y realizar los movimientos con plena confianza, pero como todo en la vida es incierto los seres humanos son sentimentales y evocan sus emociones a través de las manifestaciones corporales.

Las vías están visiblemente en constante movimiento por parte del parque automotor y de los transeúntes, unos con más afán que otros, unos con más experiencia que otros, donde se entrelazan diferentes actividades laborales y variación de estados emocionales. En muchas ocasiones como por ejemplo el hecho de ser primerizo frente al volante, estar de afán, afrontar trancones, semáforos y congestión vial se vuelve un determinante para aflorar conductas y sentimientos.

Dependiendo del conjunto de reacciones físicas, cognitivas y conductuales en las que se encuentre el conductor se generan manifestaciones corporales como el nerviosismo (Vera, 2013) que es un desequilibrio del sistema nervioso, el pánico (Galimberti, 2002) caracterizado por tensión emotiva y terror intolerable que obstaculiza una adecuada organización del pensamiento y de la acción, el miedo (Galimberti, 2002) que en ocasiones no permite que el individuo reaccione, la ira (Galimberti, 2002) que puede llevar a reaccionar de manera agresiva (Galimberti, 2002) y con esto a la destrucción.

Lo anterior es importante para concluir que las emociones generadas por los conductores son desencadenantes de las situaciones vividas en el día a día y que todas apuntan a enfrentar a la más común de las emociones, la ansiedad (Cecil, 2013).

3.5 Marco Legal

Del mismo modo la ley 1090 de 2006 establece parámetros para el ejercicio de la investigación, por tanto, se citan los siguientes artículos que afirman la importancia del cumplimiento, estos son:

ARTÍCULO 51. Es preciso evitar en lo posible el recurso de la información incompleta o encubierta. Este sólo se usará cuando se cumplan estas tres condiciones:

- a) Que el problema por investigar sea importante;
- b) Que solo pueda investigarse utilizando dicho tipo de información;
- c) Que se garantice que al terminar la investigación se les va a brindar a los participantes la información correcta sobre las variables utilizadas y los objetivos de la investigación.

ARTÍCULO 52. En los casos de menores de edad y personas incapacitadas, el consentimiento respectivo deberá firmarlo el representante legal del participante.

ARTÍCULO 53. Los profesionales de Psicología que utilicen animales para sus trabajos investigativos o demostrativos conocerán previamente y pondrán en práctica los principios básicos definidos por la Unesco y la APA para guiar éticamente la investigación con animales, y además estarán obligados a:

- a) Minimizar el dolor, el trauma, los riesgos de infección, el malestar de los animales, los métodos aversivos;
- b) Usar anestesia y analgésicos para tratamientos experimentales que lo requieran;
- c) Que los animales seleccionados para la investigación deban ser de una especie y calidad apropiadas y utilizar el mínimo número requerido para obtener resultados científicamente válidos.

ARTÍCULO 49. Los profesionales de la psicología dedicados a la investigación son responsables de los temas de estudio, la metodología usada en la investigación y los materiales empleados en la misma, del análisis de sus conclusiones y resultados, así como de su divulgación y pautas para su correcta utilización.

ARTÍCULO 50. Los profesionales de la psicología al planear o llevar a cabo investigaciones científicas, deberán basarse en principios éticos de respeto y dignidad, lo mismo que salvaguardar el bienestar y los derechos de los participantes.

La presente investigación tiene en cuenta los siguientes documentos establecidos por la Republica de Colombia; inicialmente toma en consideración la ley 1616 de 2013 por la cual se cuida la salud mental puesto que de esta depende el control de los pensamientos, sentimientos y comportamientos de un individuo, después se abarca la Constitución Política Colombiana de 1991 ya que ella contempla los derechos y deberes de los ciudadanos y finalmente la Ley 769 de 2002

Código Nacional de Tránsito Terrestre que es el documento que deben conocer todas las personas que realizan la actividad de conducir en Colombia.

Ley 1616 de 2013 Por medio de la cual se expide la ley de la salud mental y se dictan otras disposiciones. (Colombia, 2019). Protección del gobierno nacional sobre las personas para el cuidado y fortalecimiento de la salud mental en la población.

Constitución Política Colombiana de 1991 El pueblo de Colombia, en ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana, decreta, sanciona y promulga (Judicatura, 2010).

Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” (Legislativa, 2019). Medida de información de las normas que se debe cumplir al momento de conducir.

4. Metodología

Paradigma

Esta investigación se ejecuta bajo un paradigma positivista, según Hernández Fernández & Batista (2017) señala que es secuencial y probatorio, partiendo de una idea que va marginándose, una vez delimitada, se plantean objetivos y la formulación de preguntas de investigación.

Enfoque

Esta investigación es de tipo cuantitativa, ya como se mencionó esta permite ser secuencial y probatorio en donde cada etapa precede a la siguiente y no permite “brincar o eludir” pasos, esta usa la recolección de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías. Además, con las preguntas se establecen hipótesis y determinan variables; se desarrolla un plan para probarlas y se miden las variables en un determinado contexto (Hernández, Fernández & Baptista, 2017).

Diseño y alcance

Con un diseño no experimental de tipo transversal ya que no se manipulará ninguna de las variables o influir en el control directo sobre ella y será ejecutada en un tiempo determinado, adicionalmente con un alcance correlacional que permite establecer la relación entre las variables orientación suicida y bienestar psicológico, para lograr determinar si existe dependencia entre las variables según por Hernández, Fernández & Baptista (2017).

Para el desarrollo de esta investigación se abordará desde el alcance descriptivo, pues este busca especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice. A través de este alcance también se busca especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas (Hernández, Fernández & Baptista, 2017). que hacen parte de la población a investigar.

5.3 Población y muestra

La población es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones y la muestra suele ser definida como un subgrupo de la población (Hernández, Fernández y Baptista, 2017). Por lo anterior, para esta investigación la población serán hombres y mujeres que realizan la actividad de conducir, ya sean del servicio público o privado, que estén entre 18 a los 65 años, inscritos en la Secretaria de Movilidad de la ciudad y que transiten por el sector del Centro de la ciudad de Cúcuta.

En la investigación de tipo cuantitativo la muestra es un subgrupo de la población de interés sobre el cual se recolectarán datos, y que tiene que definirse o delimitarse de antemano con precisión, éste deberá ser representativo de dicha población, para abordar esta investigación la muestra será por conveniencia que son los casos disponibles a los que se tiene acceso, pero que representan un grupo significativo de conductores que están inscritos en la Secretaria de Movilidad de Cúcuta con el fin de demostrar que la muestra sea estadísticamente representativa (Hernández, Fernández & Baptista, 2017).

Criterios de inclusión:

los criterios de inclusión que se tendrán en cuenta al realizar este estudio son los siguientes: Hombres y mujeres que estén desde los 18 a 65 años de edad. Hombres y mujeres que realicen la actividad de conducir un vehículo o motocicleta. Hombres y mujeres que realicen la actividad de conducir por la zona demarcada para implementar la investigación. Hombres y mujeres que

cuenten con la documentación requerida para ejecutar la actividad de conducir, expedida por la entidad encargada (Licencia de conducción).

Criterios de exclusión:

Seguidamente se encuentran como excluyentes para la selección de la muestra los siguientes criterios: Hombres y mujeres menores de 18 años. Hombres y mujeres mayores de 65 años. Hombres y mujeres que no realicen la actividad de conducir un vehículo o motocicleta. Hombres y mujeres que no transiten por la zona demarcada para implementar la investigación. Hombres y mujeres que no cuenten con la documentación necesaria para ejecutar la actividad de conducir, expedida por la entidad encargada (Licencia de conducción).

5.4 Instrumento y técnica

Título: Inventario de Ansiedad (BAI)

Autor: Aaron T. Beck y Robert A. Steer

País de procedencia: España

El inventario de ansiedad (BAI) es un instrumento para medir la ansiedad general clínica, comprende dos dimensiones altamente relacionadas, una somática y una dimensión afectivo-cognitiva. Es un instrumento adecuado para tamizaje en población general, consta de 21 ítems que se valoran de 0 a 3 puntos, para su calificación se suma directamente la puntuación de tal manera que el total varía de 0 a 63 puntos y el punto de corte es de 16, es decir que a partir de este puntaje hay sintomatología ansiosa Sanz y García (2008)

5.5 Análisis de la información

La investigación planteada será evaluada a través del Software Professional Surveillance (SPSS) por sus siglas en inglés, es un software estadístico informático utilizado en las ciencias sociales y en la investigación. A través de esta herramienta se manejan las variables en forma de ficheros en tablas, filas y columnas, los cuales permiten vincular, ordenar y clasificar los datos evaluados que son examinados, comparados y de los cuales se obtiene información que facilita la comprensión de los resultados y con esto se determinan las conclusiones.

6. Resultados

Tablas de características sociodemográficas y variables relacionadas con la conducción

Tabla 1: sexo

		SEXO			
		Frecuenc ia	Porcenta je	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Váli do	MASCUL INO	20	66,7	66,7	66,7
	FEMENI NO	10	33,3	33,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Análisis estadístico del paquete SPSS

La tabla 1 muestra el sexo donde se encuentran (n=20) sujetos en el sexo masculino equivalentes al 66,7% de la población, del mismo modo muestra (n=10) sujetos en el sexo femenino lo que representa el 33,3% de la población estudiada.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	SI	29	96,7	96,7	96,7
	NO	1	3,3	3,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Tabla 2: licencia de conducción

Fuente: Análisis estadístico del paquete SPSS

La tabla 2 muestra el cumplimiento de la licencia de conducción por parte de la población estudiada, donde (n=29) sujetos tiene licencia de conducción, representando el 96,7%. Del mismo modo muestra (n=1) sujetos no tiene licencia de conducción, representado 3,3% de la población.

Tabla 3: estado civil

ESTADO_CIVIL		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	SOLTERO	22	73,3	73,3	73,3
	UNION LIBRE	4	13,3	13,3	86,7
	SEPARADO	1	3,3	3,3	90,0
	CASADO	2	6,7	6,7	96,7
	DIVORCIADO	1	3,3	3,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Análisis estadístico del paquete SPSS

La tabla 3 muestra el estado civil de la población estudiada donde (n=22) sujetos son solteros, representado con el 73,3%. Seguidamente muestra (n=4) sujetos se encuentra en unión libre, equivalente 13,3%. Adicionalmente (n=1) se encuentra separado, representando el 3,3% del mismo modo (n=2) sujetos son casados, equivalentes al 6,7%. Finalmente (n=1) sujeto se encuentra divorciado, equivalente al 3,3, % de la población estudiada.

Tabla 4: ocupación

		OCUPACIÓN			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	TRABAJADOR INDEPENDIENTE	18	60,0	60,0	60,0
	EMPLEADO	7	23,3	23,3	83,3
	ESTUDIANTE	5	16,7	16,7	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Análisis estadístico del paquete SPSS

La tabla 4 muestra la ocupación de los sujetos evaluados donde (n=18) sujetos son trabajadores independientes, representado con el 60,0%. Seguidamente muestra (n=7) sujetos son empleados, representado con el 23,3%. Finalmente (n=5) sujetos son estudiantes, equivalentes al 16,7% de la población estudiada.

Tabla 5: nivel de educación

		EDUCACIÓN			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	BACHILLER	13	43,3	43,3	43,3
	TECNICO	5	16,7	16,7	60,0
	POSGRADO	5	16,7	16,7	76,7
	O				

UNIVERSITARIO	7	23,3	23,3	100,0
Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Análisis estadístico del paquete SPSS

La tabla 5 muestra la educación de los sujetos evaluados donde (n=13) sujetos son bachilleres, representado con el 43,3%. Seguidamente muestra (n=5) sujetos son técnicos, representado con el 16,7%. Del mismo modo (n=5) sujetos con posgrado, equivalentes al 16,7%. Finalmente (n=7) sujetos son universitario, representado con el 23,3% de la población estudiada.

Tabla 6: horas de conducción

HORAS DE CONDUCCIÓN		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	MENOS DE UNA HORA	6	20,0	20,0	20,0
	UNA A DOS HORAS	6	20,0	20,0	40,0
	DOS A TRES HORAS	8	26,7	26,7	66,7
	TRES A CUATRO HORAS	1	3,3	3,3	70,0
	MAS DE CUATRO HORAS	9	30,0	30,0	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Análisis estadístico del paquete SPSS

La tabla 6 muestra las horas de conducción, donde (n=6) sujetos manejan menos de una hora, representado con el 20,0%. Seguidamente muestra (n=6) sujetos manejan una a dos horas,

representado con el 20,0%. Del mismo modo (n=8) sujetos manejan dos a tres horas, equivalentes al 26,7%. Seguidamente (n=1) sujetos manejan tres a cuatro horas, representado con el 3,3%. Finalmente (n=9) conducen más de cuatro horas, siendo el 30,0% de la muestra.

Tabla 7: multa de transito

MULTA_DE_TRANSITO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válid o	SI	14	46,7	46,7	46,7
	NO	16	53,3	53,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Análisis estadístico del paquete SPSS

La tabla 7 muestra las multas de tránsito de los sujetos evaluados donde (n=14) sujetos han sido multados alguna vez, representado con el 46,7%. Finalmente (n=16) sujetos no han sido multados, representado con el 53,3% de la población estudiada.

Tabla 8: Escala ansiedad (BAI)

NIVEL DE ANSIEDAD					
		Frecuenc ia	Porcenta je	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Váli do	MINIMO	22	73,3	73,3	73,3
	LEVE	1	3,3	3,3	76,7
	MODER ADO	7	23,3	23,3	100,0
	Total	30	100,0	100,0	

Fuente: Análisis estadístico del paquete SPSS

La tabla 8 muestra los resultados del segundo objetivo específico, donde se representa el nivel de ansiedad de los conductores evaluados, clasificándoles en niveles mínimo, leve,

moderado y grave. En un estado mínimo (n=22), equivalentes 73,3%. Del mismo modo en un estado leve (n=1), equivalente 3,3%. Finalmente, en un estado moderado (n=7), representa el 23,3%. Categorizándolos en un estado favorable de ansiedad sin riesgo elevado, que afecte su salud mental.

6.1 Discusión

Este estudio investigativo se llevó a cabo mediante un análisis descriptivo y estadístico sobre las variables sociodemográficas como sexo licencia de conducción, estado civil, ocupación, educación, horas de conducción, multas de tránsito y la variable de ansiedad, donde se buscó dar cumplimiento a los objetivos planteados que son, mostrar las características sociodemográficas y variables relacionadas con la conducción en los conductores que transitan en el centro de la ciudad de Cúcuta, como segundo objetivo identificar el nivel de ansiedad que presentan los conductores que transitan por el sector del centro de la ciudad de Cúcuta.

Por otra parte, según los resultados se evidencia que la mayoría de los conductores cumplen la normativa de contar con la certificación que permite conducir algún tipo de vehículo, esto hace evidente el cumplimiento de las normas que previenen el riesgo de accidentalidad. Contrastando con la organización mundial de la salud que define como base fundamental el cumplimiento de normas bajo la supervisión de las autoridades territoriales (OMS, 2015).

En este orden de ideas se hace hincapié en el tiempo que emplean los conductores diariamente que equivale a una cuarta parte del día, esto representa y aumenta la posibilidad de contribuir al mejoramiento de la movilidad vial evitando congestionamiento de las vías,

lo que favorece la estabilidad emocional de los conductores. en contraste con el estudio investigativo de (Ortega, 2017) donde arrojó que a mayor congestión vehicular del transporte urbano aumenta la posibilidad de alterar la salud mental con altos niveles de ansiedad debido a los factores asociados al estrés y la presión ejercida en cada momento en que una persona se expone ante situaciones adversas del medio ambiente.

De igual forma, según la evidencia encontrada donde alrededor de la mitad de la población estudiada ha sido multada alguna vez por el incumplimiento de normas de tránsito, cabe la posibilidad de hacer hincapié a indicadores psicológicos relacionados con la seguridad, falta de responsabilidad, de recursos económicos y las condiciones contextuales de la ciudad en función de la cultura nortesantandereana, lo anteriormente mencionado se relaciona con los resultados obtenidos en el estudio que buscó determinar indicadores tanto sociales como psicológicos, determinando que en la gran mayoría de los infractores comparten similitudes en el incumplimiento de las normas del código nacional de tránsito, partiendo de las condiciones contextuales, recursos económicos y responsabilidades de cada conductor, Norman et al (2017).

Finalmente, según los resultados a partir de la evaluación de la ansiedad en los conductores que transitan por el centro de la ciudad esta se encuentra en niveles que no representan riesgo alto o generen alteraciones al momento de conducir, teniendo en cuenta el tiempo empleado diariamente. Por tanto, se coincide con los resultados obtenidos en la investigación de (Bordas, 2015) en la que los conductores con rasgos ansiosos son más hábiles a la hora de conducir y sienten seguridad de sí mismo el poder experimentar

situaciones estresantes, pero perciben esta práctica como factor de riesgo que en algún momento se puede tornar incontrolable en pocas palabras accidentes de tránsito.

5. Conclusiones

En conclusión, se logra determinar que la población estudiada no presenta anomalías o alteraciones de ansiedad, teniendo en cuenta el ámbito de movilidad y el tiempo empleado diariamente.

Consecuentemente se puede deducir que alrededor de la mitad de la población estudiada ha sido multada en alguna ocasión por situaciones de incumplimiento de las normas establecidas por el código nacional de policía de tránsito.

Del mismo modo, es pertinente mencionar el aporte de esta investigación como antecedente a nuevos estudios relacionados con factores de la salud mental de los conductores de Cúcuta, como población que mayor riesgo presenta en la ciudad.

Por otra parte, cabe resaltar la dificultad que limita el proceso de evaluación en la población teniendo en cuenta la disponibilidad de los horarios y participación de cada una de las personas evaluadas.

Finalmente, es pertinente tener en cuenta que una cuarta parte de la población se encuentra en un estado moderado, aunque esto no representa riesgo para los individuos es posiblemente en un futuro aumente el nivel de ansiedad y se convierta en factor de riesgo.

8. Recomendaciones

Se recomienda tener en cuenta estrategias de reeducación en el cumplimiento de las normas de tránsito para disminuir el índice de multas impuestas por las autoridades.

En el mismo orden se recomienda generar un plan de intervención pedagógico que influya en el cumplimiento de las normas establecidas, favoreciendo la movilidad de los cucuteños, el cumplimiento de las normas, señalizaciones y deberes del ciudadano conductor.

Seguidamente, se recomienda hacer este tipo de estudios en la misma población mediante convenios institucionales que permitan abarcar mayor población.

Por otra parte, se recomienda a nuevos estudios investigativos indagar sobre factores que influyen en la salud mental de los conductores de Cúcuta y crear estrategias enfocadas a la normativa de tránsito, para que puedan ser ejecutadas por entidades judiciales y/o gubernamentales.

9. Referencias bibliográficas

CACERES BRAYAN JULIAN RINCÓN, CARLOS JULIAN MATAGIRA BECERRA , ZARID FABIANA TORRES GÓMEZ . (2019). *EVALUACIÓN DE INTELIGENCIA EMOCIONAL EN FUNCIONARIOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE TRANSLEBRIJA* . Bucaramanga : Universidad Cooperativa de Colombia.

Disney Paola Lago Zabala, Annieth Carolina Sandoval Peñaloza. (2018). *ANÁLISIS DE LA RELACIÓN EXISTENTE ENTRE LA CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y LA APARICIÓN DE ESTRÉS, ANSIEDAD Y EL SÍNDROME BURNOUT EN SUS CONDUCTORES*. Santa Marta: UNIVERSIDAD COOPERATIVA DE COLOMBIA .

Hernández, Fernández, Baptista. (2010). *Metodología de la investigación Quinta edición*. Mexico: MCGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.

Aguilar A, C. N. (2017). *Movilidad y accidentalidad vial: justificación y logros de las medidas de restricción de motocicletas en Cúcuta*. Maracaibo: Grupo de Investigación ALEF, Universidad Simón Bolívar Cúcuta.

- Alcaldía Municipal de Cúcuta. (22 de 06 de 2018). <http://www.cucuta-nortedesantander.gov.co>.
Obtenido de <http://www.cucuta-nortedesantander.gov.co>: <http://www.cucuta-nortedesantander.gov.co/noticias-735287/luego-de-40-anos-se-instala-el-primer-semaforo-moderno>
- Antoñanzas, .Lope, Salavera, Bericat. (2019). *EMOCIONES EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS: DIFERENCIAS ENTRE ESTUDIANTES Y PROFESIONALES*. INFAD Revista de Psicología, N°2.
- Arenas, Ó. I. (2017). *Cultura del automóvil y subjetividades en Colombia (1950-1968)*. Bogotá: Revista de estudios sociales N°35.
- Banco Mundial . (10 de 06 de 2017). bancomundial.org. Obtenido de bancomundial.org:
<https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2017/07/10/sustainable-mobility-for-the-21st-century>
- Baquero B, D. B. (2018). *MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE MELGAR*. Girardot: Universidad Minuto de Dios.
- BBC Mundo Noticias. (21 de 02 de 2017). bbc.com. Obtenido de bbc.com:
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-39045803>
- Bohorquez, M. M. (2018). PRINCIPALES CAUSAS DEL CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR EN ALGUNOS SECTORES DEL PERÍMETRO URBANO. *Revista convicciones*, 1.
- Bohorquez, M., Martinez, D., Moreno, Y., Villamizar, N., & Sanchez, K. (2016). PRINCIPALES CAUSAS DEL CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR EN ALGUNOS SECTORES DEL PERÍMETRO URBANO DE LA CIUDAD DE CUCUTA. *Revista Convicciones* , 44-49.
- Bohorquez, Z., & et.all. (2015). *LA PERCEPCIÓN DEL RIESGO DE ACCIDENTALIDAD DE LOS ESTUDIANTES PRESENCIALES MOTOCICLISTAS DE LA UNIVERSIDAD FRANCISCO PAULA SANTANDER, EN CÚCUTA DURANTE EL PRIMER SEMESTRE DEL 2015*. Cúcuta: UFPS.
- Bordas, J. L. (2015). Ansiedad y habilidades metacognitivas en conductores expertos y noveles. *Psicología y Salud*, Vol. 25, 9. Recuperado en <https://psicologiaysalud.uv.mx/index.php/psicysalud/article/view/1346>
- Camacho, Ortegon y Chaves. (2018). *Obedience of road users before transit control devices - a case study*. Cajíca, Cundinamarca: International Journal of Applied Engineering Research ISSN 0973-4562 Volume 13, Number 21.
- Canal TRO. (12 de 09 de 2019). canaltro.com. Obtenido de canaltro.com:
<https://noticias.canaltro.com/aumentan-accidentes-de-transito-en-norte-de-santander/>
- Cantor, Mojica, Osorio, Quintero y Rodriguez. (2015). *LA PERCEPCIÓN DEL RIESGO DE ACCIDENTALIDAD DE LOS ESTUDIANTES PRESENCIALES MOTOCICLISTAS DE LA UNIVERSIDAD FRANCISCO PAULA SANTANDER* . Cúcuta, Norte de Santander: X Semana de la Ciencia y la tecnología.
- Castillo, W. D. (2019). *Problemas emocionales y los accidentes de transito en los conductores de la unión de transportistas terrestres de Quevedo*. Quevedo - Ecuador: Proyecto de Investigación.
- Cecil, R. R. (2013). *AMAS Escala de ansiedad manifiesta en adultos*. Mexico: PSEA SAS.

- Claudio, J. L. (2019). *FACTORES DE RIESGO DETRÁS DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO RELACIONADOS CON EL TRABAJO*. Quito Perú: Proyecto de Grado.
- Colombia, C. d. (23 de Noviembre de 2019). *Ley 1616 de 2013*. Obtenido de "POR MEDIO DE LA CUAL SE EXPIDE LA LEY DE SALUD MENTAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES:
<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/ley-1616-del-21-de-enero-2013.pdf>
- Conicyt. (12 de septiembre de 2019). *explora valparaiso*. Obtenido de [explora conicyt:
http://www.exploravalparaiso.ucv.cl/wp-content/uploads/2015/06/Beneficios-de-la-ICE.compressed.pdf](http://www.exploravalparaiso.ucv.cl/wp-content/uploads/2015/06/Beneficios-de-la-ICE.compressed.pdf)
- Corredor, S. (13 de Marzo de 2019). Estadísticas de los Eventos de Interés en Salud Pública - Salud Mental. (S. F. Medina, Entrevistador)
- Daza, M. (2019). *ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA ACTUAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE SAN JOSÉ DE CÚCUTA*. Cúcuta: Universidad Santiago de Cali.
- DSM-5. (2014). *Guía de consulta de los criterios de diagnóstico*. Wilson Boulevard: American Psychiatric Association.
- El Espectador. (15 de 09 de 2017). *elespectador.com*. Obtenido de [elespectador.com:
https://www.elespectador.com/economia/la-responsabilidad-en-la-movilidad-tambien-es-de-los-usuarios-articulo-713364](https://www.elespectador.com/economia/la-responsabilidad-en-la-movilidad-tambien-es-de-los-usuarios-articulo-713364)
- El Tiempo. (3 de 03 de 2015). *eltiempo.com*. Obtenido de [eltiempo.com:
https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15334859](https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15334859)
- El Tiempo. (15 de 09 de 2017). *eltiempo.com*. Obtenido de [eltiempo.com:
https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/politicas-publicas-en-colombia-para-mejor-la-movilidad-131306](https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/politicas-publicas-en-colombia-para-mejor-la-movilidad-131306)
- Estupiñan, Fuentes, Lizcano, Rivera. (2018). *Bienestar psicológico y satisfacción laboral y felicidad de los trabajadores de empresas de transporte intermunicipal de la central de transporte de Cúcuta*. Cúcuta, Norte de Santander: Repositorio Digital Universidad Simón Bolívar.
- EURE. (1998). Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *EURE Pontificia Universidad Católica de Chile*, 41.
- Galimberti, U. (2002). *Diccionario de psicología*. Coyoacán México: Siglo Veintiuno.
- Gobernación de Norte de Santander . (13 de 09 de 2019). <http://www.nortedesantander.gov.co>. Obtenido de [http://www.nortedesantander.gov.co:
http://www.nortedesantander.gov.co/Noticias-Gobernación-Norte-de-Santander/ArticleID/14440/"La-vida-en-la-vía-es-nuestra-responsabilidad"-campana-para-reducir-los-indices-de-accidentalidad-en-la-región](http://www.nortedesantander.gov.co)
- Gotardi, Gisele and Schor, Paulo and van der Kamp, John and Navarro, Martina and Orth, Dominic and Savelsbergh, Geert and Polastri, Paula F. and Oudejans, Raoul and Rodrigues, Sergio T. (2018).

- The Influence of Anxiety on Visual Entropy of Experienced Drivers*. Warsaw, Poland: Association for Computing Machinery.
- Guo, Y.; Wang, X.; Xu, Q.; Liu, F.; Liu, Y.; Xia, Y. (2019). *Change-Point Analysis of Eye Movement Characteristics for Female Drivers in Anxiety*. Int. J. Environ. Res. Public Health.
- Hernandez, F. B. (1991). *Metodología de la Investigación*. Mexico: McGRAW - HILL INTERAMERICANA DE MÉXICO, S.A. de C.V.
- Hernandez, R., Fernandez, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación, sexta edición*. Mexico: McGRAW-HILL.
- iMMAP. (13 de Marzo de 2019). *Reliefweb*. Obtenido de Reliefweb:
<https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/68467.pdf>
- JOSÉ JAVIER LONDOÑO RAMÍREZ, SERGIO LUIS JIMÉNEZ ARTEAGA. (2019). *EFFECTOS DEL TRABAJO BAJO PRESIÓN EN LAS EXIGENCIAS EMOCIONALES DE LOS CONDUCTORES DE BUSES DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MONTERÍA*. Montería: UNIVERSIDAD DE CÓRDOBA.
- Judicatura, C. S. (2010). *Constitución Política de Colombia 1991*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.
- La Opinión. (12 de Octubre de 2018). *La Opinión*. Obtenido de La Opinión:
<https://www.laopinion.com.co/cucuta/no-para-la-llegada-de-taxis-cucuta-163795#OP>
- La Opinión. (5 de 02 de 2019). <https://www.laopinion.com.co>. Obtenido de <https://www.laopinion.com.co>: <https://www.laopinion.com.co/cucuta/cucuta-quinta-ciudad-del-pais-con-mas-accidentes-de-transito-170766#OP>
- La Republica. (10 de 06 de 2019). *larepublica.co*. Obtenido de [larepublica.co](https://www.larepublica.co):
<https://www.larepublica.co/globoeconomia/bogota-es-la-segunda-ciudad-a-nivel-mundial-en-ranking-de-caos-vehicular-2871706>
- Legislativa, R. (23 de 11 de 2019). *Ley 769 de 2002*. Obtenido de "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones":
<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/INEC/IGUB/ley-769-de-2002.pdf>
- LIFEDER. (22 de 10 de 2019). Obtenido de <https://www.lifeder.com>
- Lina Rosenda Bonilla Rueda, Aurora Inés Gafaro Rojas. (2017). *Condiciones laborales y riesgos psicosociales en conductores de transporte público*. Floridablanca, Santander: Revista Cubana de Salud y Trabajo .
- Marcela Bohorquez, D. M. (2016). Principales causas del congestionamiento vehicular en algunos sectores del perímetro urbano de la ciudad Cúcuta. *Revista Convicciones*, 42-47.
- Martin Rojas, D. A., & Pardo Castaño, D. (2019). *Estudio comparativo del perfil del motociclista en cuatro ciudades de Colombia: Bogotá, Medellín, Cúcuta y Bucaramanga*. Bogotá: UniSalle.

- Migración Colombia . (13 de marzo de 2019). *Migración Colombia* . Obtenido de Migración Colombia : <http://www.migracioncolombia.gov.co/venezuela/RESUMEN%20VENEZUELA.pdf>
- Miguel Ángel Mahecha Bermúdez, Dagoberto Páramo Morales, Elías Ramírez Plazas. (2016). *Valores, creencias y representaciones sociales de los motociclistas infractores de la ciudad de Neiva*. Neiva: Universidad Surcolombiana.
- Moscoso, & Merino, Soto, Dominguez, Lara, Chau y Claux. (2016). ANÁLISIS FACTORIAL CONFIRMATORIO DEL INVENTARIO MULTICULTURAL DE LA EXPRESION DE LA IRA Y HOSTILIDAD. *Liberabit*, 16.
- Norman Darío Moreno Carmona, Nicolasa María Durán Palacio. (2017). *INDICADORES PSICOLÓGICOS EN LA CONDUCTA TRANSGRESORA DE NORMAS DE TRÁNSITO*. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-32612018000100140&lng=en&tlng: investigación & desarrollo vol 26](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-32612018000100140&lng=en&tlng:investigaci3n%20y%20desarrollo%20vol%2026).
- Norza C., E. H. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia del factor humano. *Criminalidad*, 157-187.
- Opini3n, L. (24 de abril de 2018). En Cúcuta la salud mental no mejora indicadores. *Diario La Opini3n*, 1.
- Organizaci3n Mundial de la Salud . (2015). *Informe sobre la Situaci3n mundial de la seguridad vial 2015*. Suiza : nis Communication.
- Organizaci3n Mundial de la Salud - OMS. (7 de 12 de 2018). *paho.org*. Obtenido de paho.org: https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=1926&lang=es
- Orlandini, A. (1999). *El estr3s: Qu3 es y c3mo evitarlo*. Mexico D.F.: La ciencia para todos .
- Ortega, W. A. (2017). *Congesti3n vehicular de transporte urbano y su incidencia en salud y medio ambiente en la ciudad de Puno*. Juliaca, Peru: Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez. Recuperado en <https://revistas.uancv.edu.pe/index.php/RKA/article/download/683/585>
- Perez, & Lardelli, Ramirez y Gonzales. (2015). Lesiones por trafico: un ejemplo en la salud p3blica. *CrossMarck*, 2.
- Portafolio. (5 de 12 de 2016). *portafolio.co*. Obtenido de portafolio.co: <https://www.portafolio.co/innovacion/cinco-soluciones-modernas-para-mejorar-la-movilidad-502060>
- Portafolio. (19 de 03 de 2018). *portafolio.co*. Obtenido de portafolio.co: <https://www.portafolio.co/economia/las-claves-para-que-la-movilidad-en-el-pais-llegue-a-ser-sostenible-515367>
- Proaño, G. M., & Per3z. (2018). CONDUCTA AGRESIVA ASOCIADA A FACTORES SOCIODEMOGRÁFICOS EN CONDUCTORES DE QUITO. *Facultad de ciencias humanas*, 15.
- RAE. (2020). *Diccionario Real Academia Espaola - 23 Edici3n*. Madrid: lexicogr3fica de referencia de la Academia.

- Rathi A, Kumar V, Lal P. (2018). *THE IMPLEMENTATION OF CLINICAL GUIDELINES CONCERNING RETURN TO WORK AFTER MYOCARDIAL INFARCTION*. New Delhi, India: Ministry of Health and Family Welfare.
- Riaño M, R. N. (2017). Seguridad Vial y Procesos Psicológicos: Acciones preventivas. *Revista LOGOS CIENCIA & TECNOLOGÍA*, 72-81.
- Rivera, D. (2018). *Bienestar psicológico y satisfacción laboral y felicidad de los trabajadores de empresas de transporte intermunicipal de la central de transporte de Cúcuta*. Cúcuta: Universidad Simón Bolívar.
- Ruiz, F. J. (2018). Relación entre la sensibilidad a la ansiedad y el miedo a conducir. *Apuntes de Psicología*, 10.
- Sanz, & Magan, Garcia - Vega. (2006). Personalidad y el síndrome AHI, Relación de los cinco grandes con Ira y Hostilidad. *Facultad de psicología. Universidad Complutense de Madrid*, 24.
- SEMI. (22 de 10 de 2019). *Sociedad Española de Medicina Interna*. Obtenido de <https://www.fesemi.org/informacion-pacientes/conozca-mejor-su-enfermedad/ansiedad>
- Serge, A. (2015). *Relación entre salud y accidentalidad vial en conductores colombianos: estudio desde variables epidemiológicas*. Bogotá : Universidad Nacional de Colombia.
- SIVIGILA. (26 de Mayo de 2019). <https://www.ins.gov.co/Direcciones/Vigilancia/Paginas/SIVIGILA>. Obtenido de <https://www.ins.gov.co/Direcciones/Vigilancia/Paginas/SIVIGILA.aspx>
- Torrades, S. (2007). Estrés y burn out Definición y prevención. En S. Torrades, *Ambito Farmaceutico, divulgación Sanitaria* (pág. 106).
- Useche, Sendales. (2017). *Comparing Job Stress, Burnout, Health and Traffic Crashes of Urban Bus and BRT Drivers*. Bogotá: American Journal of Applied.
- Vanguardia. (03 de 03 de 2019). *vanguardia.com*. Obtenido de [vanguardia.com](https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/seis-claves-que-ayudarian-a-aliviar-el-trancon-en-el-area-AL739200): <https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/seis-claves-que-ayudarian-a-aliviar-el-trancon-en-el-area-AL739200>
- Vera, R. G. (2013). *Diccionario de Psicología*. Hiedra, Madrid: Vertices Psicólogos.
- Dirección general de tráfico (2017). *Psicología aplicada a la conducción Recuperado en* <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/XX-Curso-de-Profesores/Psicologia-aplicada-a-la-conduccion.pdf>