

Documentos Penitenciarios

15

Manual para el Profesional

PROSEVAL

PROGRAMA
DE INTERVENCIÓN
PSICOEDUCATIVA
EN SEGURIDAD VIAL



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR

SECRETARÍA
GENERAL
DE INSTITUCIONES
PENITENCIARIAS

Edita:

Ministerio del Interior - Secretaría General Técnica

Gestión de los contenidos:

Secretaría General de Instituciones Penitenciarias

Subdirección General de Gestión de Penas y Medidas Alternativas

N.I.P.O.: 126-16-045-4

Depósito Legal: M-27703-2016

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado

<http://publicacionesoficiales.boe.es>



**PROGRAMA DE INTERVENCIÓN
PSICOEDUCATIVA EN SEGURIDAD VIAL
Delitos contra la seguridad vial**

PRÓLOGO

Según datos de la OMS, cada año los accidentes de tráfico causan la muerte de aproximadamente 1,25 millones de personas en todo el mundo. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y a su vez un elevado número de estas víctimas padecen alguna forma de discapacidad. Las cifras son aún más desalentadoras si hablamos de la población joven, pues las lesiones causadas por el tráfico son la causa principal de muerte en el grupo de 15 a 29 años de edad.

La mitad de las personas que mueren por accidentes de tráfico son “*usuarios vulnerables de la vía pública*”, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas.

Por otra parte, las lesiones y secuelas de los accidentes de tráfico, causan considerables detrimentos económicos a las víctimas, a sus familias, y a la economía de los países en general, siendo muy elevados los costes de sus tratamientos (incluidos la rehabilitación y la investigación de accidentes).

La nueva Agenda de Desarrollo Sostenible ha fijado una meta ambiciosa con respecto a la seguridad vial, pretendiendo que el número mundial de muertes y lesiones por accidentes de tráfico se pueda reducir a la mitad en 2020 pues, si no se aplican medidas para evitarlo, se prevé que en torno al año 2030 los accidentes de tráfico se convertirán en la séptima causa de muerte en el mundo.

Dentro del ámbito europeo, en el año 2011 más de 30.000 personas murieron en las carreteras de la Unión. Esta cifra supone el equivalente a los habitantes de una ciudad de población media. Por cada muerte en las carreteras europeas se estima que hay 4 lesiones incapacitantes de forma permanente, con lesiones y daños severos en el cerebro o la médula espinal; 8 heridos graves, y 50 heridos leves.

A nivel nacional, la Dirección General de Tráfico ofrece datos sobradamente relevantes sobre el problema de la seguridad en el tráfico y su siniestralidad:

Durante el año 2014, los diferentes cuerpos y fuerzas de seguridad notificaron 91.570 accidentes con

víctimas. Estos accidentes ocasionaron 1.688 fallecidos en el momento del propio accidente o hasta 30 días después de producirse el mismo; 9.578 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario, y 117.058 personas resultaron heridas no hospitalizadas.

Con los antecedentes y datos enunciados, **se hace incuestionable la intervención penal en el ámbito del tráfico rodado, puesto que lo que se está protegiendo es un bien jurídico más valioso -y en evidente peligro- como lo es la vida e integridad física de las personas.** Se actúa frente a la criminalidad vial, con el fin de proteger a los participantes de la vía pública que interaccionan de forma inexorable en el contexto del tráfico.

Una breve referencia histórica a la evolución penal de los delitos contra la seguridad del tráfico, y su persecución, nos obliga a detenernos en primer lugar en la importante reforma operada en el Código Penal, mediante la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de noviembre, pues con ella se dio el impulso a numerosos cambios que debemos destacar. Así, el nuevo articulado tendrá prevista idéntica pena - prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, más la privación del derecho a conducir vehículos a motor por tiempo de uno a cuatro años - para dos supuestos distintos: la conducción a una velocidad excesiva y la conducción bajo la influencia de drogas tóxicas o bebidas alcohólicas. Novedoso también será el tipo penal de la conducción tras la pérdida de vigencia del permiso por pérdida total de puntos, o la conducción de vehículo sin haber obtenido nunca permiso de conducir. Por otro lado, se remodelan los tipos penales ya existentes, se recoge un nuevo delito de conducción temeraria, y se añade la expresión “*manifiesto desprecio*” para objetivar las conductas. La negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para detectar el grado de alcoholemia deja de ser calificada como delito de desobediencia, y pasa a ser castigada de manera autónoma. Otro cambio a destacar es la supresión de la expresión “*alterando la seguridad del tráfico*” (que no se considera ya necesaria) y la ampliación de determinadas conductas típicas, ahora delictivas. Se incrementan también las penas y consecuencias, sobre todo en lo relativo a la privación del permiso de conducir, y la posibilidad de considerar el vehículo como instrumento del delito a efectos de su comiso.

Tras los cambios operados por la citada norma, debemos señalar también las reformas introducidas por la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de Junio. Esta reforma se centra en la penalidad, la previsión del comiso, y el otorgamiento al juez de una mayor discrecionalidad en la imposición e individualización de la pena. Conforme señala su Exposición de motivos, la reforma se concreta en “*la búsqueda de una mayor proporcionalidad en la respuesta jurídico penal a determinadas conductas de*

peligro abstracto”. Es de destacar que se establece la pena de trabajos en beneficio de la comunidad (en adelante TBC) y la multa, de manera alternativa junto con la de prisión –con ello se otorga un mayor grado de arbitrio al Juez a la hora de decidir sobre la imposición de cualquiera de las tres penas previstas- estando la pena de prisión reservada, como la de mayor gravedad, para supuestos excepcionales. Además se impondrá junto con las penas anteriores la de privación del permiso de conducir vehículos a motor y ciclomotores. Y se añade que se considera el vehículo a motor o ciclomotor como instrumento del delito.

Por último, mediante la Ley Orgánica 1/2015 de 30 de marzo, se crea una nueva regla de conducta aparejada al cumplimiento de las suspensiones de condenas: la prohibición de conducir vehículos a motor que no dispongan de dispositivos tecnológicos que condicionen su encendido o funcionamiento a la comprobación previa de las condiciones físicas del conductor, cuando el sujeto haya sido condenado por un delito contra la seguridad vial, y la medida resulte necesaria para prevenir la posible comisión de nuevos delitos.

En definitiva, con todo este encaje punitivo, se constituye como un nuevo impulso de política criminal en materia de seguridad vial, donde no solo se castiga al autor de un homicidio o lesiones imprudentes implicado en un siniestro de tráfico, sino que también serán castigadas penalmente las conductas violentas y/o peligrosas, aunque de ellas no se deriven resultados de lesiones ni muertes.

En el ámbito específico de las penas y medidas alternativas, desde el año 2009 el cumplimiento de la pena de TBC en delitos contra la seguridad del tráfico puede realizarse mediante talleres, mediante *talleres específicos de seguridad vial*. Esta forma de cumplimiento aúna y pretende una triple vinculación: la naturaleza del delito, los efectos causados por éste, y las características de la prestación que se encomienda al penado.

Así nacieron los **Talleres de Seguridad Vial (TASEVAL)**, previstos para los condenados a un número igual o inferior a 30 jornadas de cumplimiento de TBC. La fructífera y efectiva adecuación de estos talleres propició su ampliación a penas de hasta 40 jornadas de TBC. Los talleres TASEVAL, sin duda alguna, han contribuido y siguen contribuyendo eficazmente a una mayor concienciación vial. La necesidad de adaptar estos talleres a la nueva normativa penal y ampliar su radio de acción a ejecutorias en delitos contra la seguridad en el tráfico con un mayor número de jornadas, ha permitido desarrollar el programa PROSEVAL. Su aplicación se llevará a cabo en condenas de más de 60 jornadas de TBC, y a los sometidos a suspensiones de condena, con la obligación de participar en

programa específico de intervención tratamental.

A una mayor concienciación vial, y al descenso de la siniestralidad en el tráfico, deben contribuir activamente las acciones caminadas a la rehabilitación y reinserción de conductores infractores, como lo pretende el programa PROSEVAL que presentamos. Partimos del hecho cierto de que el colectivo de los conductores infractores penales muestra dificultades para ajustarse a la normativa, por lo que ponen en serio riesgo al resto de la sociedad. Partimos igualmente del hecho de que las recomendaciones para intervenir con estos transgresores del tráfico, giran en torno a la rehabilitación. **El objetivo último de los programas de rehabilitación de conductores, por tanto, es el aumento de la seguridad vial.**

Este objetivo puede conseguirse con un cambio de actitudes, motivación, creencias y opiniones. Con una metodología que tienda a la autorreflexión, aumentando la sensibilidad al riesgo, trabajando el autocontrol, la aceptación de la legalidad y las normas sociales, y la responsabilidad del propio comportamiento en el tráfico.

PROSEVAL ha sido realizado por los excelentes profesionales integrantes del Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) quienes, como expertos en la materia, nos ofrecen la mejor de las herramientas para los objetivos enunciados. Queremos dejar constancia del reconocimiento al trabajo realizado, y nuestro agradecimiento por la dedicación y entrega en el desarrollo del programa. Nuestra más sincera felicitación.

Myriam Tapia Ortiz

Subdirectora General de Penas y Medidas Alternativas



**PROGRAMA DE INTERVENCIÓN
PSICOEDUCATIVA EN SEGURIDAD VIAL
Delitos contra la seguridad vial**

AUTORÍA:

José Ignacio Lijarcio Cárcel
Cristina Escamilla Robla
Consuelo López Osma
Raquel Puchades Villarreal
Ana Martí-Belda Bertolín
Patricia Bosó Seguí
Luis Montoro González

Trabajo solicitado por
la Subdirección General de Penas y Medidas Alternativas.
Secretaría General de Instituciones Penitenciarias (SGIP).

COORDINACIÓN DE LA SGIP:

Laura Negrodo López

DISEÑO Y MAQUETACIÓN:

Rebeca Gamir Monrós

ÍNDICE

BLOQUE I. INTRODUCCIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL (PROSEVAL)

1. Introducción	9
2. Siniestralidad vial	11
3. Medidas de política criminal en el tráfico rodado en España	13
4. Medidas de rehabilitación/reinserción en otros países europeos	17
5. El programa PROSEVAL	
5.1. Definición de PROSEVAL	18
5.2. Duración del programa	18
5.3. Cronograma general	19
6. Bibliografía	20

BLOQUE II. FASE EDUCATIVA

1. Definición de la fase educativa de PROSEVAL: el taller “ TASEVAL”.....	21
---	----

BLOQUE III. FASE TERAPÉUTICA

1. Definición de la fase terapéutica de PROSEVAL.....	24
2. Objetivos.....	27
3. Metodología.....	27
4. Materiales.....	28
5. Módulos y sesiones.....	28
6. Funcionamiento	31
7. Desarrollo de la fase terapéutica:.....	32
- Cronograma.....	32
- Entrevista	33
- Módulo I. Motivación inicial para el cambio.....	57
- Módulo II. Toma de decisiones.....	82
- Módulo III. Percepción de riesgo en la vía pública.....	116
- Módulo IV. Emociones, control de la conducta e impulsividad.....	157
- Módulo V. Psicofisiología y seguridad del ser humano.....	214
- Módulo VI. Habilidades sociales en la vía pública.....	270
- Módulo VII. Revisión de pensamientos, emociones y conductas.....	322
- Módulo VIII. Conclusiones.....	332
Anexo I. Fase terapéutica de PROSEVAL: listado de dinámicas por módulo y sesión.....	337

BLOQUE I

INTRODUCCIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL (PROSEVAL)

I. INTRODUCCIÓN

Uno de los fenómenos que más ha afectado a la vida social de las personas, desde el siglo pasado hasta nuestros días, ha sido la posibilidad de desplazamiento con vehículos a motor: el tráfico rodado. Al principio fueron pocas las personas que tenían recursos para acceder al automóvil, pero con el paso del tiempo y desde hace varias décadas, la actividad de conducir se ha convertido en una tarea cotidiana para la mayoría de los ciudadanos, utilizando diferentes tipos de vehículos: bicicletas, ciclomotores, motocicletas, turismos, autobuses, vehículos de mercancías, etc., para sus desplazamientos diarios.

Innumerables ventajas son las que rodean al tráfico de vehículos por las vías públicas, pero también ha generado un problema de gran envergadura a nivel social, económico y sobre todo de salud: los siniestros de tráfico. Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), aunque en los países desarrollados en general, la accidentalidad por siniestros de tráfico ha disminuido de forma significativa en los últimos años, las previsiones de la OMS para el año 2030 sitúan a los traumatismos por accidente de tráfico en el quinto lugar entre las causas de morbilidad y traumatismos, cuando en 2004 ocupaban el noveno lugar.

En el ámbito de la Unión Europea, en 2013, se produjeron más de 26.000 fallecidos en accidentes de tráfico, ocurriendo en España el 6,5% de ellos. Cabe destacar que la población española, en ese mismo año, representaba un 9% de la población europea. También se aprecia un cambio importante a lo que se refiere a la tasa de fallecidos en España: en el año 2001, ocupaba el puesto 17 dentro de los 28 países que forman parte de la actual Unión Europea, con una tasa de 136 fallecidos por millón de habitantes que estaba por encima de la tasa europea que era de 113. Sin embargo, en el año 2013 ocupó el puesto 5, con una tasa de 36 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la tasa europea que fue de 52.

Es importante destacar que España encuadra sus políticas viales dentro de la denominada Visión Cero, es decir, cero muertos en la carretera. Aunque puede parecer una utopía, este modelo es la hoja de ruta que marca las acciones que sobre seguridad vial se realizan en nuestro país. Dentro de esta visión se acuña el término de “sistemas seguros” donde tanto la vía y el entorno, el vehículo y el factor humano forman un sistema responsable de garantizar que el accidente no se produzca y, en caso contrario, las consecuencias sean las mínimas posibles.

El factor humano juega un papel determinante dentro de este “sistema seguro” para que el accidente no suceda, ya que son los errores, infracciones o intenciones de ir en contra de la norma, etc., son decisiones del ser humano; por lo tanto, es con éste con quien hay que trabajar para reducir la siniestralidad y sus consecuencias. Dentro del factor humano, el alcohol, la velocidad, las drogas y la conducción temeraria, son los elementos que mayores datos de siniestralidad y mortalidad suman, tanto en España como en el resto de países de la Unión Europea. Ante este hecho indiscutible, desde el punto de vista de la epidemiología, la Comisión Europea solicitó que los estados miembros armonizaran su legislación frente a los factores de riesgo que mayor número de muertos estaban causando y, entre otras medidas, tomarán como ejemplo los estados que tuvieran una legislación más restrictiva.

A este respecto, España inició su andadura con la entrada en vigor de la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley Sobre Tráfico, Circulación De Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Con la entrada en vigor de ésta, las infracciones de tráfico, graves y muy graves que causaban mayor número de accidentes, pasaron a tener una asignación de puntos, que complementaban a la sanción económica y que hacía restar puntos en el carné a aquellos conductores que cometían dichas infracciones. La reiterada comisión de infracciones podía llevar a la pérdida de vigencia del permiso.

El siguiente hito importante fue la modificación de la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, donde la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, la velocidad excesiva, la conducción sin permiso y la conducción temeraria entre otros delitos viales, quedaron reflejados con mayor dureza. En último lugar destacaremos de entre otras medidas la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

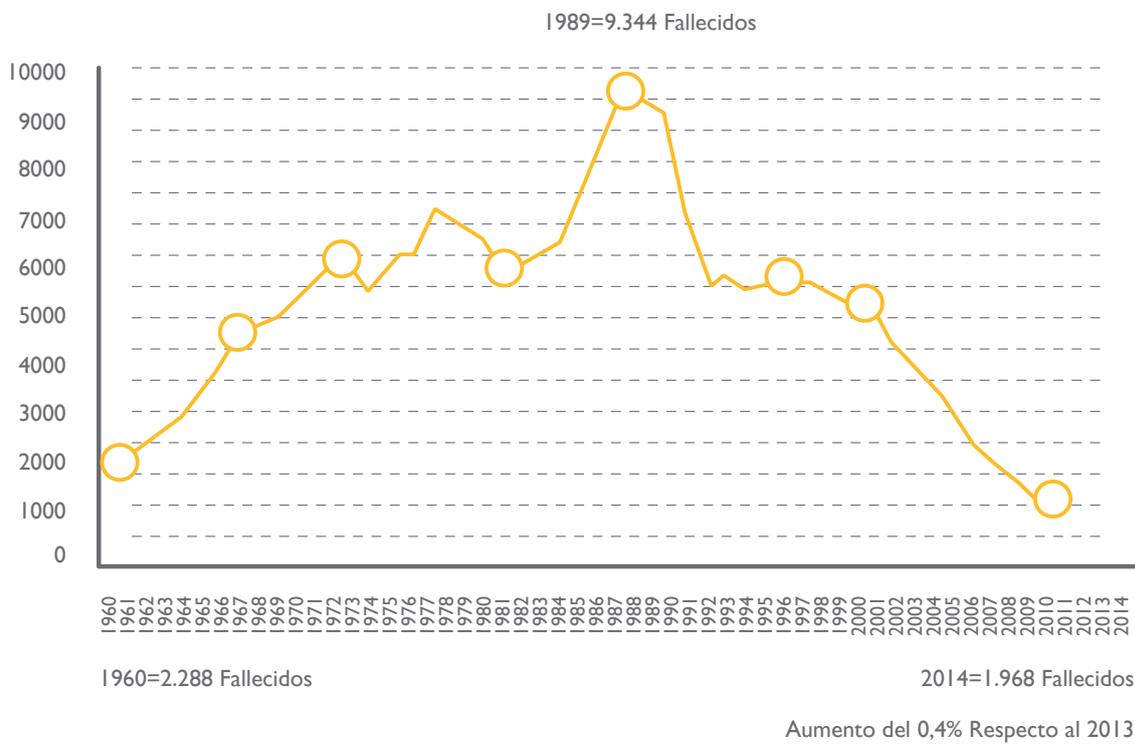
De acuerdo con esta Ley, los reincidentes por consumo de alcohol (aquellos que hubieran sido sancionados en el año inmediatamente anterior por dar positivo en las pruebas de alcoholemia con

la tasa mínima, más de 0,25 mg/l); aquellos que por primera vez den la tasa de más 0,50 mg/l; aquellos con presencia de drogas en el organismo; o aquellos conductores que incumplen la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol o presencia de drogas y los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de tráfico o hayan cometido una infracción, la sanción para todos los casos será de 1.000 € y la detracción de 6 puntos.

2. SINIESTRALIDAD VIAL

La evolución de las cifras de fallecidos por accidente de tráfico con víctimas, desde que se mantienen estadísticas, muestra a partir del año 1960 una tendencia general ascendente hasta alcanzar un máximo en el año 1989, en el que se notificaron 9.344 fallecidos. Desde entonces, el número de fallecidos ha ido disminuyendo de manera más o menos acusada, hasta llegar a la cifra de 1.688 fallecidos en el año 2014:

Evolución histórica de las cifras de mortalidad 1960-2014.



A pesar de este descenso en la mortalidad, las estadísticas de defunciones elaboradas por el Instituto Nacional de Estadística (INE), indican que los accidentes de tráfico fueron la primera causa de mortalidad para el grupo de 15 a 24 años en el año 2012, la tercera en el grupo de edad de 1 a 14 años y la cuarta causa de muerte en el grupo de 25 a 34 años, lo que todavía nos plantea un escenario inquietante para continuar trabajando.

No debemos olvidar que los siniestros de tráfico producen, además de fallecidos, un gran número de personas lesionadas, lo que incide de manera importante en la salud de la población. Estas lesiones pueden ser leves o dejar secuelas de por vida que causen algún grado de incapacidad, generando elevados costes económicos, tanto sanitarios como sociales.

Concretamente, según fuentes sanitarias, durante los últimos años (2012-2014) los hospitales registran casi una media de más 20.000 personas dadas de alta por accidente de tráfico y la cifra de heridos leves supera los 320.000.

Dentro de las discapacidades que generan los siniestros de tráfico, en España, según la última Encuesta Nacional de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia (EDAD2008) realizada por el Instituto Nacional de Estadística (INE), existían 78.691 personas con discapacidad causada por este tipo de accidente; en el 74 % de los casos el accidente de tráfico es la única causa de las deficiencias estructurales y/o funcionales origen de la discapacidad.

Además de la mortalidad y la lesividad, otro dato que debemos tener en cuenta es el de la siniestralidad, número de accidentes con víctimas (fallecidos y heridos), que no ha seguido la misma tendencia de descenso que los anteriores. Entre los años 2010 y 2014, se han producido más de 85.000 siniestros con víctimas anuales en las vías españolas y con una tendencia al alza, lo que nos indica que el comportamiento de los conductores no ha mejorado en gran medida. Son las medidas de ingeniería aplicadas tanto al vehículo como a la vía, así como los protocolos de asistencia sanitaria, los que más han ayudado a reducir la mortalidad y lesividad.

En definitiva, podríamos afirmar que estas cifras son lo suficientemente significativas como para justificar la implementación de medidas para reducir la siniestralidad.

Como decíamos anteriormente, los diferentes factores que generan los siniestros de tráfico están relacionados con la decisión o error del conductor (factor humano), como son la velocidad excesiva, la conducción bajo la influencia del alcohol u otras drogas y la desobediencia de otras normas de circulación. Estas conductas, llevadas a cabo por conductores, son las que derivan en accidentes de tráfico. Además, existe un grupo específico de conductores reincidentes y multirreincidentes, aquellos que de una forma reiterada, infringen tanto la ley de Seguridad Vial como el Código Penal en Materia de Seguridad Vial.

En España no existen grandes evidencias ni estudios que hasta el momento nos describan las características de estos conductores ni el porqué de sus conductas. Es una asignatura pendiente que en breve se deberá abordar si queremos continuar disminuyendo la cifra de siniestralidad vial.

3. MEDIDAS DE POLÍTICA CRIMINAL EN EL TRÁFICO RODADO EN ESPAÑA

Después de analizar la siniestralidad vial y los comportamientos que la genera, relacionados casi su totalidad con conductas humanas, se hace incuestionable la intervención penal en el ámbito del tráfico rodado, puesto que lo que se está protegiendo es el bien jurídico más valioso, como lo es la vida e integridad física de las personas. Se actúa frente a la criminalidad vial, con el fin de proteger a los usuarios de la vía pública que interaccionan de forma inexorable en el contexto del tráfico.

Con la entrada en vigor de la reforma del Código Penal, Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial, y su posterior modificación por la Ley Orgánica 5/2010, se constituye un nuevo impulso de política criminal en materia de seguridad vial, donde no solo se castiga al autor de un homicidio o lesiones imprudentes implicado en un siniestro de tráfico, sino que también serán castigadas penalmente las conductas violentas y/o peligrosas, aunque de ellas no se deriven resultados de lesiones ni muertes. En la siguiente tabla se resumen los delitos contra la seguridad vial (artículos del 379 al 385 del Código Penal).

ARTICULO	DELITO	PRISIÓN	MULTA	PRIVACIÓN DE LA CONDENA	TRABAJOS EN BENEFICIO DE LA COMUNIDAD
379	VELOCIDAD Velocidad excesiva: Superar en 60 km/h la velocidad reglamentaria (zona urbana) Superar en 80 km/h la velocidad reglamentaria (zona interurbana)	de 3 a 6 meses	de 6 a 12 meses	y de 1 a 4 años	o de 31 a 90 días
383	ALCOHOL Bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o bebidas alcohólicas. Y en todo caso: – Tasa de 0,6 mg/l en aire espirado – Tasa de 1,2 g/l en sangre	de 3 a 6 meses	de 6 a 12 meses		
383	Negativa a someterse a las pruebas de alcohol o drogas	de 6 meses a 1 año		y de 1 a 4 años	
380	CONDUCCIÓN CON TEMERIDAD MANIFIESTA Conducir con temeridad manifiesta Conducir conjuntamente con los excesos de velocidad y las tasas de alcohol establecidas en el art. 379, se reputará como conducción con temeridad manifiesta .	de 6 meses a 2 años		y de 1 a 6 años	
381	Realizar la conducta del art. 380 con manifiesto desprecio por la vida de los demás .	de 2 a 5 años	y de 12 a 24 meses	y de 1 a 6 años	
381	Si no se ha puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas	de 1 a 2 años	y de 6 a 12 meses		
382	Causar lesiones, independientemente de su gravedad, al cometer los delitos anteriores (art. 379, 380 y 381) se aplicará la pena del delito más grave en su mitad superior y se condenará a resarcir la responsabilidad civil originada				
384	SIN CARNÉ Conducir tras haber perdido la vigencia del permiso o licencia de conducción por pérdida total de los puntos asignados legalmente	de 3 a 6 meses	o de 12 a 24 meses		o de 31 a 90 días
384	Conducir estando privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial.				
384	Conducir sin haber obtenido nunca el permiso o licencia de conducción.				
384	COLOCAR OBSTÁCULOS Colocar obstáculos, derramar sustancias deslizantes o inflamables o cambiar, sustraer o anular señalización y no restablecer la seguridad de la vía cuando haya obligación de hacerlo.	de 6 meses a 2 años	o de 12 a 24 meses		y de 10 a 40 días

En este sentido, con esta modificación se persiguen los siguientes objetivos:

- Castigar con mayor dureza las infracciones que implican un desprecio manifiesto por la vida y la seguridad de los demás usuarios de las vías públicas, que más accidentes provocan y de mayor gravedad.
- Disuadir, mediante el endurecimiento de las penas, a conductores que se exceden del uso de su libertad en las vías públicas.
- Evitar que determinadas conductas de violencia vial puedan quedar impunes.
- Equiparar las normas a las de la Unión Europea.
- Contribuir a la reducción de las víctimas por accidente de tráfico.

Según la Memoria de la Fiscalía de Seguridad Vial (2015), la evolución estadística de los asuntos ingresados e incoados como Diligencias Previas o Urgentes por los delitos contra la seguridad vial en el periodo 2007-2014:

Memoria de la Fiscalía de Seguridad Vial, 2014.

DILIGENCIAS URGENTES	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Art. 379.1 CP...	-	789	1.542	805	1.063	1.003	1.021	752
Art. 379.2 CP...	39.798	53.750	56.138	71.181	84.352	73.778	72.430	69.340
Art. 380 CP.....	1.329	1.221	2.673	2.901	3.058	2.799	2.587	2.384
Art. 381 CP.....	138	125	285	402	313	315	318	204
Art. 383 CP.....	1.155	1.337	2.277	1.977	2.087	2.087	2.070	1.884
Art. 384 CP.....	-	29.548	46.753	32.405	49.267	37.993	36.017	33.883
Art. 385 CP.....	1.506	985	890	740	510	535	411	396
TOTAL.....	43.926	87.755	110.558	110.411	140.650	118.186	114.854	108.843

Si atendemos a la tasa de resolución positiva (cociente entre el número de asuntos resueltos en sentencia condenatoria y los ingresados en el año 2014) el resultado por cada tipo de delito es el siguiente:

Memoria de la Fiscalía de Seguridad Vial, 2014.

DELITOS CSV	DP + DU 2014	SENTENCIAS 2014	TASA RESOLUCIÓN 2014	TASA RESOLUCIÓN 2013
379.1 CP.....	752	454	0.60(60%)	0.48
379.2 CP.....	69.340	58.607	0.84 (84%)	0.74
380 CP.....	2.384	1.798	0.75(75%)	0.63
381 CP.....	204	162	0.79 (79%)	0.47
383 CP.....	1.884	5.554	2.9(290%)	1.2
384 CP.....	33.883	26.045	0.76(76%)	0.68
385 CP.....	396	62	0.15(15%)	0.19
TOTAL.....	108.843	92.682	0.85(85%)	0.73

Es llamativo el gran número de condenas derivadas de la comisión de los delitos contra la seguridad vial, de las cuales se impusieron 92.682 sentencias condenatorias, dictadas en el año 2014. Conforme a los datos facilitados por Instituciones Penitenciarias durante el mismo año, se gestionaron 36.066 entradas por penas y medidas alternativas dictadas por delitos contra la seguridad vial, de las cuales 35.769 fueron por trabajos en beneficio de la comunidad (en adelante TBC) y 297 por programas de educación vial impuestos como condición para conceder la suspensión o sustitución de penas privativas de libertad.

De acuerdo con la reforma operada en el Código Penal en su artículo 49, conforme a la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio, posibilita el cumplimiento de la pena de TBC mediante la participación del penado/a en talleres o programas formativos o de reeducación, laborales, culturales, de educación vial, sexual y otros similares que tendrán una regulación específica. Así, el Real Decreto 840/2011, de 17 de junio, por el que se establecen las circunstancias de ejecución de las penas de TBC, en su artículo 5, establece:

“Cuando las circunstancias o características vinculadas a la persona condenada, o derivada de su etiología delictiva, así lo aconsejen, los profesionales de los servicios de gestión de penas y medidas alternativas ofertarán al penado que la pena de TBC se cumpla con su participación en talleres o programas formativos o de reeducación, laborales, culturales, de educación vial, sexual y otros similares, de los que la Administración Penitenciaria venga desarrollando como parte de las políticas públicas de esta naturaleza.”

Por otra parte, el artículo 83 del Código Penal (L.O. 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal) regula la suspensión de las penas privativas de libertad, incluyendo que el juez o tribunal sentenciador, podrá condicionar la suspensión al cumplimiento de las siguientes prohibiciones y deberes (se cita el punto sexto relacionado con programas) cuando ello resulte necesario para evitar el peligro de comisión de nuevos delitos, sin que puedan imponerse deberes y obligaciones que resulten excesivos y desproporcionados:

6.ª Participar en programas formativos, laborales, culturales, de educación vial, sexual, de defensa del medio ambiente, de protección de los animales, de igualdad de trato y no discriminación, y otros similares.

Los Servicios de Gestión de Penas y Medidas Alternativas ejecutan las penas y medidas alternativas que son competencia de la administración penitenciaria. Las más frecuentes son los TBC (a través de su cumplimiento ordinario como tareas de utilidad pública en diferentes tipos de entidades), los talleres educativos (derivados de cumplimiento de TBC de corta duración) y los programas de intervención (derivados de la aplicación de reglas de conducta -de suspensiones y sustituciones de condena- y de los TBC de larga duración).

Los programas de intervención pueden ser de muy diversa naturaleza, habiéndose puesto en marcha en los últimos años una gran variedad de programas desde la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, incluyéndose programas de seguridad vial.

4. MEDIDAS DE REHABILITACIÓN/REINSERCIÓN EN OTROS PAÍSES EUROPEOS

Existen diferentes evidencias y aproximaciones sobre la “rehabilitación/reinserción” de conductores en los diferentes países del marco europeo, en función el tipo de infracción/delito cometido, acogido a la legislación del país. Estas medidas pueden ser de tipo: educativa/formativa, médico/psicológica, técnica y administrativa (sanción económica), incluso alguna de ellas con aproximación de trabajo comunitario.

En la mayoría de los casos, cuando nos encontramos con infracciones/delitos relacionados con consumo de sustancias, se suelen utilizar medidas rehabilitadoras de carácter medico/psicológicas, como es el caso austriaco o alemán. Para el resto de conductas se utilizan medidas más formativas o técnicas, pero difícilmente se enmarcan dentro de un mismo programa de intervención diferentes conductas infractoras o delictivas. El Road Safety Annual Report 2015 realizado por el International

Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD), Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) y el International Transport Forum, deja entrever tres categorías en la clasificación de las intervenciones en seguridad vial, estas serían: intervenciones relacionadas con el consumo de sustancias, específicamente más el alcohol que las drogas, intervenciones relacionadas con la velocidad y la tercera y más genérica que habla de “desobediencia a la norma”.

En España, concretamente en delitos contra la seguridad vial, no mantenemos esta clasificación o separación en las intervenciones según la conducta realizada, como en otros estados miembros de la UE. Esto nos plantea un reto importante a la hora de desarrollar intervenciones de amplio espectro, donde el profesional debe enfrentarse a la rehabilitación de diferentes conductas y trabajar desde la génesis del problema, que puede ser de diferente etiología, hasta llegar a intervenir de manera específica en la conducta a rehabilitar.

A este reto pretende dar respuesta PROSEVAL, desarrollando un programa de intervención con una aproximación metodología específica, capaz, con la ayuda del profesional, de rehabilitar diferentes conductas delictivas en seguridad vial, en un mismo grupo de intervención.

5. EL PROGRAMA PROSEVAL

5.1. DEFINICIÓN DE PROSEVAL

PROSEVAL nace con el objetivo de darle forma al programa de seguridad vial dentro del catálogo de programas específicos que se desarrollan en el ámbito de las medidas alternativas, para las diferentes circunstancias penales (suspensiones de penas privativas de libertad o trabajos en beneficio de la comunidad de más de 60 jornadas) y tipologías delictivas, que requieren los programas de intervención. Estos programas los desarrollan los Servicios de Gestión de Penas y Medidas Alternativas (a través de recursos propios o recursos externos comunitarios) y son específicos para cada una de esas circunstancias y tipologías.

PROSEVAL es un programa de intervención psicoeducativo dirigido a personas condenadas por delitos contra la seguridad vial y consta de dos fases diferenciadas:

FASE 1: Fase educativa: (TASEVAL: Taller de seguridad vial)

FASE 2: Fase terapéutica (contenidos/intervención psicoterapéutica)

5.2. DURACIÓN DEL PROGRAMA

La duración del programa será aproximadamente de 8 meses, 74 horas, distribuidas de la siguiente manera:

- a) Los dos primeros meses, los/as participantes asistirían a la primera fase educativa que consistiría en el Taller TASEVAL:
- 8 sesiones de 4 horas.
 - Una por semana.
 - Total 32 horas.
- b) Los seis meses restantes, asistirán a la segunda fase terapéutica:
- 19 sesiones de 2 horas más una sesión de entrevista inicial y otra de seguimiento.
 - Una por semana, y al mes de terminar la fase de intervención, 1 sesión de seguimiento.
 - Total 21 sesiones, 42 horas.



5.3. CRONOGRAMA GENERAL

1	FASE EDUCATIVA: TASEVAL	1	Acogida	Presentación y explicación metodológica	8 sesiones (1 por semana) x 4 horas = 32 horas
		2	Formación	Actividades formativas	
		3	Salida	Conclusiones y despedida	
2	FASE TERAPÉUTICA	1	Iniciación	Entrevista individual	21 sesiones (1 por semana) x 2 horas = 42 horas
		2	Intervención	Módulos terapéuticos	
		3	Finalización	Seguimiento	

6. BIBLIOGRAFÍA

- Garrido, V. y López, M. J. (1995). *La prevención de la delincuencia: el enfoque de la competencia social*. Valencia: Tirant Lo Blanc.
- Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial
- Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.
- Ley Orgánica 5/2010, de 22 de junio, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal
- McGuire, J. y Priestley, P. (1989). *Offending Behaviour: Skills and Stratagems for Going Straight*. Londres: BT Batsford Ltd.
- Memoria de la Fiscalía de Seguridad Vial (2015). Recuperado de: https://www.fiscal.es/memorias/memoria2015/FISCALIA_SITE/recursos/pdf/capitulo_III/cap_III_5.pdf
- OECD e ITF (2015). Road Safety Annual Report 2015, OECD Publishing, Paris. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/irtad-2015-en>
- Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Ross, R., y Fabiano, E. A. (1985). *Time to think. A cognitive model of delinquency prevention and offender rehabilitation*. Johnson City, Tennessee: Institute of Social Sciences and Arts.
- Ruiz, M., Díaz, M. y Villalobos, A. (2012). *Manual de Técnicas de Intervención Cognitivo-Conductuales*. Bilbao: Desclée De Brouwer, S.A.

BLOQUE II

FASE EDUCATIVA

I. DEFINICIÓN DE LA FASE EDUCATIVA DE PROSEVAL: EL TALLER EDUCATIVO “TASEVAL”

Como se ha indicado anteriormente, el Código Penal ha introducido nuevos retos en la ejecución de las penas y medidas alternativas. Entre dichos retos, se mantiene la posibilidad de la eventual participación del penado a TBC, por un delito de seguridad vial, en talleres o programas formativos de educación vial.

Dentro de esta normativa se enmarca el taller para el cumplimiento de TBC relacionados con la seguridad vial, denominado TASEVAL, fruto del trabajo en conjunto entre la Dirección General de Tráfico, el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) y la propia Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, publicado en 2010. El taller educativo se compone de una formación y un conjunto de actividades de sensibilización y reeducación en el ámbito de la seguridad vial. Está dirigido a los penados por delitos contra la seguridad del tráfico, cuya pena consista en TBC y su cuantía penal –jornadas impuestas– sea inferior o igual a 60 jornadas de trabajos. Por lo tanto, el taller está directamente relacionado con la naturaleza del delito cometido por el penado, y además contempla otros temas transversales necesarios para una conducción segura.

El objetivo general del taller es dar cumplimiento a la pena de TBC y reducir así la tasa de reincidencia de los participantes por delitos contra la Seguridad Vial. Como objetivos específicos, TASEVAL pretende:

- Sensibilizar frente al problema de los accidentes de tráfico y sobre los nuevos delitos que el Código Penal refleja.
- Concienciar directamente a los participantes acerca de la influencia directa de su comportamiento vial sobre la sociedad.

- Generar una predisposición al cambio a través del trabajo de los conocimientos, las creencias y los valores relacionados con la seguridad vial.
- Trabajar diferentes técnicas de afrontamiento para resolver “situaciones problema” y potenciar conductas seguras al volante.
- Promover la conducta pro-social en el tráfico a través de valores sociales.

Los contenidos del taller se dividen en tres bloques de contenidos:

- Sensibilización: introducción al problema del accidente de tráfico.
- Seguridad Vial: alcohol, drogas, velocidad, conducción temeraria, distracciones y sistemas de retención.
- Valores: valores sociales.

TASEVAL SE DESARROLLA EN TRES FASES:

1. ACOGIDA.

Se llevará a cabo la presentación de TASEVAL como cumplimiento de la pena de TBC y la explicación de aspectos básicos relacionados con el taller.

2. FORMACIÓN.

Se impartirán los contenidos distribuidos en cuatro áreas:

- Sensibilización: Introducción al problema del accidente de tráfico.
- Seguridad Vial: Alcohol, Drogas, Velocidad, conducción temeraria, distracciones y sistemas de retención.
- Valores: Valores sociales.
- Afrontamiento: Recursos para el afrontamiento de posibles situaciones problema relacionadas con el tráfico.

Las sesiones se llevan a cabo de forma teórica-formativa, con ayuda de diapositivas divididas por temas, incluidas en el catálogo de TASEVAL y seleccionadas por el profesional en función de la temática abordada. Además, las sesiones se complementan con una serie de actividades prácticas que el profesional seleccionará de antemano y, en su caso, trabajará con los penados los recursos de afrontamiento de posibles situaciones problema.

3. SALIDA.

Conclusiones del taller y despedida.

El material del taller está formado por un paquete de trabajo con diferentes tipos de

acciones y actividades a trabajar con los penados.

La duración del taller será de 8 sesiones presenciales, de 4 horas de duración cada una de ellas, una vez a la semana.

Según la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, TASEVAL ha demostrado ser una herramienta útil para el cumplimiento de TBC por delitos contra la seguridad vial, presentando una elevada rentabilidad social, ya que garantiza su naturaleza reparadora y preventiva.

BLOQUE III

FASE TERAPÉUTICA

I. DEFINICIÓN DE LA FASE TERAPÉUTICA DE PROSEVAL

A diferencia de la FASE I, taller educativo TASEVAL, la FASE 2, es una intervención psicoterapéutica, que incluye un conjunto de técnicas con una aproximación cognitivo-conductual y cuyo objetivo prioritario es intervenir sobre la cognición y la emoción de las personas participantes, para promover un cambio de conductas desadaptadas en el tráfico.

La elección de un enfoque cognitivo-conductual para el diseño de PROSEVAL se fundamenta en las características de las conductas desadaptadas en el tráfico (Ruiz, Díaz y Villalobos, 2012), por ejemplo:

- Se trabaja con conductas desadaptadas de carácter aprendido. Muchas de las respuestas que se dan en el tráfico, se realizan durante largos periodos de tiempo y acaban convirtiéndose en comportamientos habituales en la conducción de vehículos.
- Son de naturaleza psico-educativa. Muchas de las sesiones cuentan con módulos y trabajos educativos y psicoterapéuticos, además de la conceptualización y análisis inicial sobre el problema.
- El objeto de la intervención es la conducta y sus procesos subyacentes, en sus distintos niveles: cognitivo, emocional y conductual.

Para ello se trabajará mediante la reflexión individual y colectiva, realizando tareas y ejercicios para llevar a cabo la integración del sistema pensamiento-emoción-conducta sobre la problemática específica de cada participante, trabajando conjuntamente situaciones similares del resto de asistentes. Es importante saber, por una parte, cómo piensa la persona participante acerca de sí misma, de otras personas en interacción con el tráfico y con el mundo en el que vive; y por otra, cómo lo que siente afecta a su comportamiento.

Con este tipo de intervención se puede ayudar a cambiar:

- A nivel cognitivo: el pensamiento, la toma de decisiones, la percepción del riesgo;
- A nivel emocional: la gestión y el control de las emociones;
- A nivel conductual: las respuestas desadaptadas o impulsivas, generando conductas seguras en el tráfico.

Por otra parte, a través de PROSEVAL, también se trabajarán con los/as participantes diferentes habilidades sociales con el objetivo de mejorar la calidad de las relaciones interpersonales, de comunicación y relacionales. Numerosos estudios demuestran que el déficit de habilidades sociales está asociado a numerosos trastornos emocionales y de desadaptación, (Ross y Fabianno 1985; Mcguire y Priestle 1989; Garrido y López Latorre, 1995). Las habilidades sociales son estrategias que inciden en todos los ámbitos en los que se desarrolla la vida de las personas (laboral, educativo, sanitario, familiar, social, etc.) y el tráfico es uno de ellos. Durante el desarrollo del programa, cada participante trabajará y resolverá un conjunto de tareas para alcanzar los objetivos establecidos de cada módulo en general y de cada sesión en particular. Este proceso pretende que la persona participante experimente una evolución y transformación que se asemeje a la analogía del crecimiento de un árbol. Desde las raíces, que serán los pensamientos, creencias y emociones más profundos, hasta conseguir su evolución y crecimiento con unas ramas y unas hojas que completarán su proceso de cambio. Este árbol se dividirá en 8 partes, correspondientes a cada uno de los módulos que forman el programa. De esta manera, se trabajará, por una parte, para modificar las conductas que fueron un delito contra la seguridad vial, y, por otra, los comportamientos inseguros basados en unas creencias erróneas, por otras seguras que se sustentarán sobre unas raíces y un tronco nuevo. Cada participante podrá visualizar gráficamente su evolución en su manual de trabajo, ya que cada uno de los objetivos a conseguir se representará con la fase de evolución y crecimiento de este árbol, así hasta completar el programa con la nueva figura de un árbol sano y completo.

La imagen de la portada de la primera sesión representa las raíces de un árbol e irá evolucionando hasta llegar a la última sesión para convertirse en un árbol completo con ramas y hojas. En este caso, cada participante habrá llegado hasta el final del programa, consiguiendo reflexionar y comprender los motivos que le han llevado a delinquir contra la seguridad vial. En definitiva, habrá creado unas “ramificaciones” de pensamientos y emociones adecuadas y unos cambios cognitivos sobre la seguridad del tráfico y su forma de comportarse en él.

Todas las imágenes irán acompañadas de un título y una frase motivadora dirigida a la persona participante:

MÓDULOS	PARTES DEL ÁRBOL	FRASE MOTIVADORA
I. Motivación para el cambio		“Conoce y comparte cómo son tus raíces y de qué se han alimentado”
II. Toma de decisiones		“Tus decisiones, un tronco nuevo”
III. Percepción del riesgo en la vía pública		“Percibir el riesgo te hará crecer con seguridad”
IV. Emociones, control de la conducta e impulsividad.		“Trabaja tus emociones y brotarán nuevas ramas”
V. Psicofisiología y seguridad del ser humano		“Conocer tus limitaciones te ayudará a crecer”
VI. Habilidades Sociales en la vía pública		“Extiende tus ramas y relaciónate”
VII. Revisión de pensamientos, emociones y conductas		“Raíces, tronco, ramas y hojas forman parte de tu futuro”
VIII. Conclusiones		“No te descuides, mantén tu crecimiento”

2. OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

- Reinsertar en la vía a conductores por delitos contra la seguridad vial y reducir la tasa de reincidencia.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Reconocer que la conducta delictiva es responsabilidad uno mismo y comprender que es un hecho prohibido y valorado negativamente por la sociedad.
- Capacitar para mejorar el proceso de toma decisiones seguras en el tráfico.
- Desarrollar una adecuada percepción de las situaciones de riesgo en el tráfico.
- Reconocer las emociones que surgen en el tráfico y aprender a controlar la manifestación de las mismas.
- Conocer la psicofisiología del ser humano como conductor e identificar las limitaciones que nos caracterizan en la movilidad.
- Entrenar en habilidades sociales para la interacción cívica en las vías públicas.
- Promover la práctica de decisiones y conductas viales seguras trabajadas a lo largo de todo el programa.

3. METODOLOGÍA

Esta fase consta de una intervención psicoterapéutica, donde se van a aplicar las técnicas cognitivo-conductuales. Esta intervención tiene una duración de 42 horas, en sesiones de 2 horas semanales. La estructura general del programa se divide en tres partes:

A. INICIACIÓN:

- **Sesión inicial**, *entrevista individual* con cada participante
- Duración: 2 horas.
- Objetivo: conocer diferentes aspectos de la persona participante.

B. INTERVENCIÓN:

- **Resto de sesiones**, se realizará la *intervención* distribuida por módulos.
- Duración: 38 horas.

- **Módulo I.** Objetivo: compartir las experiencias y motivar a los/as participantes a la predisposición al cambio que se llevará a cabo durante el programa; crear un clima de

compañerismo e identificación entre participantes y profesionales.

- **Módulos II al VIII.** Objetivo: conocer los procesos psicológicos que rodean a los comportamientos delictivos relacionados con el tráfico y cambiar las creencias erróneas, trabajar las emociones, entrenar en habilidades sociales para tomar decisiones seguras en el entorno viario.

C. FINALIZACIÓN:

- **Sesión de seguimiento**, transcurrido un mes después de haber finalizado el programa, se realizará una sesión de seguimiento (2 horas).
- Objetivo: comprobar el cambio de cada participante en lo que respecta a su pensamiento y, en su caso, conducta en el tráfico.

4. MATERIALES

La fase terapéutica dispone de:

a) Un manual para ella profesional: Programa de Seguridad Vial-PROSEVAL.

Incluye una introducción, la explicación del programa y su desarrollo. Al comienzo de cada módulo, se desarrollan los contenidos y material específico para trabajar con las personas participantes. Se recomienda su lectura antes del inicio del programa.

b) Un manual para la persona participante: Programa de Seguridad Vial-PROSEVAL. MANUAL PARA EL/LA PARTICIPANTE.

Se facilitará a cada participante un manual dividido en módulos. Este manual se compone breves fragmentos de los contenidos tratados y tareas a trabajar de forma individual y otras de forma colectiva. Además, incluye las imágenes del árbol, su evolución y las frases motivadoras correspondientes.

5. MÓDULOS Y SESIONES

Se trabajarán los siguientes módulos distribuidos en sesiones semanales:

SESIÓN ENTREVISTA INDIVIDUALIZADA OBJETIVOS

- Acoger adecuadamente a la persona participante, crear un clima apropiado y de confianza para favorecer la relación y el trabajo durante la asistencia a la fase terapéutica del programa.

- Explorar las etapas generales de la vida del/la participante.
- Obtener información sobre la situación personal y actual del/la participante buscando y enlazando elementos relacionados con su conducta en el tráfico.
- Explorar el historial delictivo y reincidente del/la participante.
- Determinar el grado de resiliencia y de riesgo del/la participante.
- Analizar junto con el/la participante los dominios cognitivos, emocionales y conductuales, para identificar la ambivalencia que está entorpeciendo un cambio en su actitud frente al tráfico.
- Invitar a la motivación al cambio y a adquirir nuevos aprendizajes.

MÓDULOS	OBJETIVOS	SESIONES
I. MOTIVACIÓN INICIAL PARA EL CAMBIO	<ul style="list-style-type: none"> - Motivar al grupo a la participación en esta fase del programa. - Generar situaciones y clima adecuado para compartir sus experiencias como conductor/a. - Establecer la identidad de grupo. - Conocer los diferentes elementos que han podido influir en la conducta delito. - Concienciar a los/as participantes para que asuman la autoría y la responsabilidad de la propia conducta (delito). - Analizar cuáles fueron los motivos que les llevaron a cometer el delito. - Crear una percepción de mejora de su situación debida a la posibilidad de cambio actitudinal y conductual que se puede conseguir. 	1, 2, 3
II. TOMA DE DECISIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Conocer el proceso de toma de decisiones y los aspectos que pueden influir en él. - Consolidar la idea de que son los propios conductores quienes toman las decisiones en su conducción. - Reflexionar sobre los procesos psicológicos que influyen en la toma de decisiones del conductor. - Conocer la secuenciación del proceso de toma de decisiones y trabajar sobre cada una de las partes. - Modificar los patrones decisionales de los usuarios para aprender a tomar decisiones seguras y legales en el tráfico. 	4, 5, 6
III. PERCEPCIÓN DE RIESGO EN LA VÍA PÚBLICA	<ul style="list-style-type: none"> - Entender que la conducción de vehículos tiene un riesgo y este es constante y compartido. - Comprender que existen diferentes componentes psicológicos y del entorno que pueden modificar o alterar nuestra percepción del riesgo. - Determinar cómo la experiencia o el aprendizaje también mediatiza el riesgo. - Sensibilizar ante las consecuencias que la asunción de un determinado nivel de riesgo puede tener en nuestra movilidad y seguridad. - Identificar pensamientos, emociones y conductas seguras hacia la percepción del riesgo. - Interiorizar la necesidad de equilibrar constantemente el nivel de riesgo que los conductores deben asumir para su seguridad. 	7, 8, 9

IV. EMOCIONES, CONTROL DE LA CONDUCTA E IMPULSIVIDAD	<ul style="list-style-type: none"> - Conocer las emociones, sus tipos y su funcionamiento. - Reconocer los sentimientos propios conforme se van produciendo. - Comprender y modular las emociones y practicar la capacidad para oponerse a los sentimientos negativos y su recuperación. - Concienciar de la responsabilidad sobre la propia conducta y las consecuencias que se derivan de ésta. - Ser consciente de que una acción impulsiva es una acción no razonada. - Aprender a reconocer y controlar las conductas impulsivas. - Aprender y practicar técnicas de relajación. 	10, 11, 12
V. PSICOFISIOLOGÍA Y SEGURIDAD DEL SER HUMANO	<ul style="list-style-type: none"> - Conocer la psicofisiología del ser humano como conductor/a. - Identificar las limitaciones que como ser humano nos caracterizan en la movilidad. - Valorar los motivos que nos llevan a realizar una conducta con seguridad. - Comprender que las normas de tráfico están desarrolladas en función de las limitaciones del conductor/a y del peatón. - Entender que las normas de tráfico velan por la seguridad de las personas. 	13, 14
VI. HABILIDADES SOCIALES EN LA VÍA PÚBLICA	<ul style="list-style-type: none"> - Entender el contexto del tráfico como un lugar de interacción social. - Reconocer que algunos aprendizajes como conductor no son correctos. - Reflexionar sobre las atribuciones que se generan en los conductores. - Conocer la importancia de relacionarse adecuadamente. - Entrenar habilidades sociales útiles en la vía pública. - Aprender a afrontar y evitar interacciones sociales difíciles. 	15, 16, 17
VII. REVISIÓN DE PENSAMIENTOS, EMOCIONES Y CONDUCTAS	<ul style="list-style-type: none"> - Revisar los motivos que llevan a las personas a tomar decisiones peligrosas o prohibidas. - Valorar si los motivos por los que algunas personas se exponen a un riesgo o a una detención policial, son lo suficientemente importantes para sus vidas. - Valorar los cambios a nivel cognitivo: conocimiento sobre el proceso de toma de decisiones, cambios a nivel motivacional, razonamiento, etc. - Analizar las emociones que el hecho delictivo suscita en el/la participante y su variación tras pasar por el programa. - Reconocer la responsabilidad en las propias conductas así como la influencia que sobre ellas tienen pensamientos y emociones. 	18
VIII. CONCLUSIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Valorar el paso por el programa. - Analizar si el paso por el programa se verá reflejado en el comportamiento al volante o en otras áreas de la vida del participante. - Obtener un compromiso de cambio por parte de los asistentes. 	19

SESIÓN DE SEGUIMIENTO

Comprobar el cambio del participante en lo que respecta a su pensamiento, emociones y, en su caso, conducta en el tráfico

6. FUNCIONAMIENTO

La fase terapéutica comenzará con una sesión inicial donde se llevará a cabo una entrevista individualizada a cada participante. Con ella, se obtendrá la información necesaria a nivel personal y sobre la conducta delictiva, el grado de motivación y la actitud que se muestra al inicio de la fase terapéutica.

Tras la sesión inicial, se comenzará con la primera de las 19 sesiones de trabajo (intervención) distribuidas en 8 módulos. En cada una de ellas se trabajarán unos objetivos específicos (objetivos de la sesión) que ayudan a cumplir los objetivos del módulo.

En el manual del **Programa de Seguridad Vial-PROSEVAL** se encuentran descritas las sesiones. Cada una de ellas incluye un apartado de fundamentación o base teórica con los contenidos básicos a tratar; unos objetivos a conseguir; una metodología para el desarrollo de la sesión y las dinámicas o tareas a realizar. Cada sesión cuenta con varias opciones a trabajar en función de las características del grupo, número de participantes, tiempo disponible, evolución de la sesión, etc., siendo susceptibles de pequeñas modificaciones. Según el desarrollo de la sesión, se podrán trabajar todas las tareas, algunas o solo una, a la elección del profesional. Hay que tener en cuenta que si en una sesión las dinámicas siguen un orden (1ª, 2ª...etc.), será necesario seguirlo; en caso contrario, se podrá elegir entre las que disponga.

En la sesión I (Módulo I. Motivación Inicial) se entregará a cada participante un manual de trabajo (**Manual della participante**) que contiene las dinámicas o tareas de cada sesión. Se les explicará el funcionamiento del mismo, así como la analogía del crecimiento del árbol en su paso por cada uno de los módulos; además, cada participante rellenará la ficha personal de la contraportada hasta el apartado de "Fecha final", que lo cumplimentarán en la sesión del último módulo "Conclusiones". Este manual será recogido al final de cada sesión con el objeto de que no sea extraviado. Cada participante tendrá su manual individual e intransferible, llevará su nombre y podrá hacer cuantas anotaciones necesite y desee.

Al inicio de la primera sesión de cada módulo, el profesional realizará una introducción al mismo con los objetivos a cumplir, así como la fase de crecimiento en la que se encuentran y la que van conseguir, siempre desde la perspectiva de la metáfora del árbol. Una vez finalizada la última sesión del módulo, se realizará una reflexión final sobre las cuestiones tratadas, se reforzará la idea de la consolidación de una nueva parte del árbol y se pedirá a cada participante que, para cerrar el módulo, cumplimenten un diario evolutivo de crecimiento que aparece al final de la última sesión en su manual.

Transcurrido un mes desde la última sesión (Módulo VIII. Conclusiones), se realizará una sesión de seguimiento individual con cada participante, donde se comprobará el cambio en lo que respecta a su pensamiento y su conducta en el tráfico. Terminada esta sesión se habrá llegado a la finalización del programa.

7. DESARROLLO DE LA FASE TERAPÉUTICA

CRONOGRAMA Módulo- Sesiones					
Entrevista	Inicio	Sesión Entrevista individualizada			
MÓDULOS	EVOLUCIÓN	FRASE MOTIVADORA	1ª SESIÓN	2ª SESIÓN	3ª SESIÓN
I. Motivación para el cambio		“Conoce y comparte cómo son tus raíces y de qué se han alimentado”	Sesión 1 Cuéntanos, vamos a conocernos como conductores	Sesión 2 Paso a paso. El A-B-C	Sesión 3 ¿Cuáles son tus motivos iniciales?
II. Toma de decisiones		“Tus decisiones, un tronco nuevo”	Sesión 4 Hablemos de decisiones	Sesión 5 Tú decides	Sesión 6 De la percepción a la acción
III. Percepción del riesgo en la vía pública		“Percibir el riesgo te hará crecer con seguridad”	Sesión 7 Mis temores favoritos	Sesión 8 Las amenazas en el tráfico	Sesión 9 El equilibrio del riesgo, lo que percibo y lo que acepto
IV. Emociones, control de la conducta e impulsividad.		“Trabaja tus emociones y brotarán nuevas ramas”	Sesión 10 Mis emociones	Sesión 11 ¿Puedo controlar mis impulsos?	Sesión 12 Técnicas de afrontamiento
V. Psicofisiología y seguridad del ser humano		“Conocer tus limitaciones te ayudará a crecer”	Sesión 13 Mira y atiende	Sesión 14 Conoce tus límites	
VI. Habilidades Sociales en la vía pública		“Extiende tus ramas y relaciónate”	Sesión 15 Empatía y asertividad	Sesión 16 Mi comunicación en la vía	Sesión 17 Si me encuentro con un conflicto
VII. Revisión de pensamientos, emociones y conductas		“Raíces, tronco, ramas y hojas forman parte de tu futuro”	Sesión 18 Tres preguntas: ¿Qué piensas, qué sientes, qué haces...?		
VIII. Conclusiones		“No te descuides, mantén tu crecimiento”	Sesión 19 No te descuides, mantén tu crecimiento		
Seguimiento	Final	Sesión de Seguimiento individualizada			



SESIÓN ENTREVISTA INDIVIDUALIZADA



ÍNDICE

1. Introducción	36
2. Objetivos	37
3. Desarrollo de la entrevista individual	37
4. Bibliografía	40
Anexo I. Plantilla de entrevista individual	41

I. INTRODUCCIÓN

La entrevista es un instrumento para establecer una primera y eficaz toma de contacto con la persona participante en la fase terapéutica del programa y ha de convertirse en un instrumento relacional para reorganizar y reconducir las expectativas que la persona participante pueda traer después de su paso por la fase educativa (TASEVAL). A través de un clima adecuado, eliminaremos cualquier incertidumbre que pueda distorsionar la consecución de los objetivos del programa.

Con la entrevista, obtendremos información sobre cada participante a nivel personal y sobre su conducta delictiva, su grado de motivación y la actitud que muestra al inicio de la fase terapéutica del programa, puesto que tener un problema de conducta no significa su asunción. En la entrevista se debe establecer una relación entre los implicados en la misma yendo más allá de una mera conversación. En el inicio deben quedar definidos los roles, el tiempo y el espacio, así como la dimensión afectivo-emocional de la relación “profesional-participante”.

Cabe recordar que es la primera vez que la persona participante se encuentra “a solas” con el/la profesional, ya que todo el trabajo realizado en la fase educativa TASEVAL se realiza de forma grupal. Por ello, es primordial realizar la entrevista al inicio de la fase terapéutica, y con carácter individual, con el objetivo de obtener información sobre la realidad del/la participante frente a su conducta en el tráfico y enfocar las tareas del programa hacia su particularidad.

Al inicio de la entrevista y durante la misma, se irán explorando diferentes áreas: familiar, educativa, social, etc., para conocer cómo han sido sus enseñanzas, sus creencias y, en definitiva, cómo han podido afectar sus decisiones a su conducta inadecuada en el tráfico. Siguiendo la analogía del programa, exploramos cómo son sus raíces o sus cimientos, de qué se han alimentado y cómo se han formado.

Con esa información, podremos entender qué le ha motivado a realizar sus conductas delictivas en el tráfico y así, plantear nuevas conductas alimentadas por buenos nutrientes para sus raíces (pensamientos y razonamientos seguros) y que éstos generen un adecuado comportamiento vial futuro.

La entrevista es semiestructurada y para llevarla a cabo se dispone de un guion orientativo, tratando así de conseguir los objetivos planteados. Este guion se puede adaptar en función de las características del sujeto. Se podrán utilizar éstas u otras preguntas para obtener la máxima información de cada participante.

2. OBJETIVOS

- Acoger adecuadamente a la persona participante, crear un clima apropiado y de confianza para favorecer la relación y el trabajo durante la asistencia a la fase terapéutica del programa.
- Explorar las etapas generales de la vida del/la participante.
- Obtener información sobre la situación personal y actual del/la participante buscando y enlazando elementos relacionados con su conducta en el tráfico.
- Explorar el historial delictivo y reincidente del/la participante.
- Determinar el grado de resiliencia y de riesgo del/la participante.
- Analizar junto con el/la participante los dominios cognitivos, emocionales y conductuales, para identificar la ambivalencia que está entorpeciendo un cambio en su actitud frente al tráfico.
- Invitar a la motivación al cambio y a adquirir nuevos aprendizajes.

3. DESARROLLO DE LA ENTREVISTA INDIVIDUAL

La entrevista es el primer encuentro entre el/la profesional y la persona participante de forma individual durante una sesión completa. En ocasiones, ya se habrá trabajado conjuntamente en TASEVAL, y en otras será la primera toma de contacto entre profesional-participante. Antes del inicio de la entrevista se revisarán todos aquellos documentos a los que se tenga acceso, relacionados con el historial delictivo o penal; informes sociales, psicológicos o de otros profesionales. Con ello, obtendrá más información para conocer mejor a la persona participante y cuál puede ser su motivación y su actitud.

Teniendo en cuenta que las siguientes sesiones se realizarán en grupo, es primordial conocer a cada uno de sus componentes, con el objeto de establecer estrategias de comunicación y confrontación

adecuadas, tanto a nivel individual como intragrupal, y determinar en qué etapa de cambio se encuentra, apoyándonos en el modelo de Prochaska y DiClemente (1982).

La entrevista se dividirá en tres partes: una primera de toma de contacto, la segunda donde se desarrollará la fase de exploración y la tercera, donde se acordará un plan de trabajo.

PARTE 1ª: ANAMNESIS, el objetivo es establecer un buen rapport, obtener la información sociodemográfica y otras cuestiones sobre los hábitos y características de la conducción.

Para ello se procederá a:

- **Crear un clima de confianza con una actitud acogedora y empática.** Se deberá seguir las pautas básicas en los procesos de entrevista terapéutica. La persona participante tiene que percibir que su interlocutor le valora y entiende su “caso”; se averiguará cuáles son las fortalezas y debilidades que está teniendo en su paso por el programa.
- **Obtener los primeros datos sociodemográficos básicos del/la participante.** Se obtendrán los primeros datos para ir contextualizando el proceso.
- **Obtener información de comunicación no verbal.** No debemos olvidar la comunicación no verbal que el/la participante emite durante toda la entrevista. El tono de voz, su forma de vestir, su olor, expresiones faciales, movimientos corporales y dificultades en la expresión, etc., nos van a facilitar información muy valiosa sobre la persona que tenemos delante.

PARTE 2ª: EXPLORACIÓN, el objetivo es conocer y analizar la historia de vida del/la participante, etapas y contextos, y su posible vinculación con la conducta delictiva.

- **Obtener información básica sobre la historia de vida a nivel familiar, educacional y social y su posible relación con el delito cometido.** Averiguar cómo ha sido el pasado a nivel familiar, educacional y el contexto social en el que el sujeto se relacionó y evolucionó, los éxitos/fracasos, sus conflictos. Esta información nos dará pistas para conocer cómo son sus raíces y de que se alimentaron.
- **Obtener información sobre su formación en el ámbito del tráfico y sobre su percepción de dicho aprendizaje o estilo de conducir.** Conocer cómo fue su proceso de aprendizaje en el tráfico previo a ser conductor/a, si su formación fue la adecuada, cómo conducía al principio y cómo conduce ahora, cómo se describe como conductor/a, etc.
- **Conocer la conducta delictiva y otras cuestiones relacionadas, y el grado de percepción que el/la participante tiene sobre el delito.** Identificación de las conductas problema que lleva a cabo durante la conducción y de sus parámetros (frecuencia, intensidad, etc.), si es

reincidente en delitos viales o infracciones administrativas de tráfico, su percepción acerca de estas conductas, otras conductas delictivas, etc.

- **Averiguar si existen antecedentes o conflictos que pudieran estar implicados en la conducta problema:** desde el consumo de alcohol, drogas o fármacos, hasta variables psicológicas “no patológicas”, como las emociones, ira, o agresividad, motivaciones extrínsecas o intrínsecas, cogniciones distorsionadas o falsas creencias acerca de un hecho o situación relacionada con el tráfico.
- **Averiguar su percepción sobre la conducción y su conducta delictiva tras su paso por la fase educativa TASEVAL:** Se indagará sobre el posible cambio derivado de los conocimientos recibidos en el taller.

PARTE 3ª: NEGOCIACIÓN Y PLAN DE TRABAJO.

- **Comprensión de la individualidad de las personas.** Se explicará cómo las personas, en general, se construyen desde sus orígenes.
- **Identificar en qué etapa de cambio se encuentra ante su conducta en el tráfico.** Basándose en los objetivos del Taller TASEVAL y en el modelo de las etapas del cambio de Prochaska y DiClemente (1982), se deberá averiguar en qué etapa se encuentra el/la participante, para conocer cuál es el grado de motivación y actitud frente al cambio.
- **Negociación y plan de trabajo:** Se explicará el funcionamiento de la fase actual de PROSEVAL que queda por realizar, enlazando lo impartido hasta el momento (fase educativa TASEVAL) con las próximas sesiones (fase terapéutica). Se comentará el plan de trabajo y los hitos a conseguir, además de motivar para que se produzca el cambio.

Se debe tener en cuenta que algunas de las descripciones del/la participante pueden ser ambiguas. Por lo tanto, en ocasiones, se necesitará que se le ayude a describir de forma exacta lo que sucedió en el momento de la comisión del delito o de otros comportamientos peligrosos durante la conducción. Por ejemplo: “iba un poco deprisa y no bebí casi”, en este caso se pedirá la persona participante que especifique cuánto bebió y a qué velocidad circulaba, incluso si había otras personas o conductor/aes alrededor, con la posibilidad de ponerlos en peligro.

En el anexo I se presenta un guion (plantilla) de preguntas que exploran las tres partes del programa que pueden servir de apoyo para conseguir los objetivos de la entrevista. No es necesaria la formulación de todas ellas si no se considera oportuno. Se podrá ampliar o generar nuevas preguntas para conseguir los objetivos del programa.

Toda la información recogida servirá para que se tenga una composición general de la historia de vida del/la participante, así como de su comportamiento en el tráfico; su estilo, las variables que intervienen en su conducta, etc. Esta información será útil, para conocer en qué etapa del cambio se encuentra el sujeto y así situarlo dentro del grupo.

Para finalizar, se motivará a la persona participante a colaborar en la fase terapéutica del programa, que para él supondrá una oportunidad de crecimiento y cambio de actitudes, que le reportará beneficios, tanto en su vida personal en general como en su faceta de conductor/a.

4. BIBLIOGRAFÍA

- Bronfenbrenner, U. (1979). *The ecology of Human Development*. Cambridge, Harvard University. Press. (Trad. Cast.: La ecología del desarrollo humano. Barcelona, Ediciones Paidós, 1987).
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., y Swaim, R. C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour research and therapy*, 40(6), 717-737.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., y Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83-91.
- Prochaska, J. O., y DiClemente, C. C. (1982). Transtheoretical therapy: Toward a more integrative model of change. *Psychotherapy: Theory, Research & Practice*, 19(3), 276.
- Saunders, J. B., Aasland, O. G., Babor, T. F., De la Fuente, J. R., y Grant, M. (1993). *Development of the Alcohol Use Disorders Identification Test (AUDIT): WHO Collaborative Project on Early Detection of Persons with Harmful Alcohol Consumption-II*. *Addiction*, 88(6), 791-804.

ANEXO I. PLANTILLA DE ENTREVISTA

PARTE I. ANAMNESIS

- **Nombre:** -----
- **Fecha:** ----- - **Grupo:** -----
- **Edad:** ----- - **Nacionalidad:** -----
- **Estado civil:** -----

Soltero/a, separado/a, divorciado/a, viudo/a	
Casado/a, Viviendo en pareja	

- **Número de hijos:** -----
- **Nivel de estudios completado:** -----

Titulado superior	
Titulado grado medio	
Bachillerato/FP	
Graduado escolar/ESO	
Sin estudios	

- **Situación laboral actual:** -----

Trabajo a tiempo completo	
Trabajo a tiempo parcial	
Trabajo por cuenta ajena	
Trabajo por cuenta propia	
Sin trabajar actualmente (especificar motivo):	
Desempleo	
Jubilación o pensionista	
Baja médica/psicológica (larga duración)	

- Profesión u ocupación:

¿Es tu vehículo una herramienta de trabajo? -----

- Historial de conducción:

¿Con qué frecuencia conducía antes de la privación del derecho a conducir?

Todos o casi todos los días	
2 o 3 veces a la semana	
1 vez a la semana	
Menos de 1 vez por semana	

¿Dispone de algún permiso de conducir? ¿Cuáles?

¿Qué tipo de vehículo conduce normalmente? Marcar las alternativas que procedan:

Turismo	
Ciclomotor	
Motocicleta superior 125 cc	
Motocicleta hasta 125 cc	
Mercancías	
Autobús	

¿Con cuál cometiste el delito? -----

Utiliza el vehículo normalmente... Marcar las alternativas que procedan:

Por trabajo, sin vehículo no podría realizar la tarea laboral.	
No trabajo con el vehículo, pero lo necesito para ir y volver del trabajo.	
Para desplazarme por ocio, compras, visitas, turismo, etc.	
Para ir a un centro de estudios u otros lugares de forma regular.	
Para llevar a familiares diariamente (colegios, trabajos, médicos, etc.)	
Otros: -----	

¿Ha sufrido alguna vez un accidente de tráfico?

No	
Sí, accidente con víctimas.	
Sí, accidente sólo con daños materiales.	

En caso afirmativo, ¿cuántos? _ _ _ _ _

¿Cuál fue la/as causa/as? _ _ _ _ _

Conducir bajos los efectos del alcohol	
Conducir bajos los efectos de las drogas	
Distracciones	
Conducción temeraria	
Velocidad excesiva o inadecuada	
Conducir con sueño o fatiga	
Conducir bajo la influencia de fármacos	
Vía en mal estado o condiciones climatológicas adversas	
Vehículo en mal estado, deficiencias mecánicas.	
Otros _ _ _ _ _	

¿De quién fue la responsabilidad?

SI NO

Responsabilidad del/la participante (conductor/a o peatón)		
No responsabilidad del/la participante		

PARTE II. EXPLORACIÓN

VARIABLES FAMILIARES

Situación familiar general de origen

Miembros de la unidad familiar durante la infancia y adolescencia que convivían con el/la participante:

Estilos educativos familiares

Durante tu infancia y/o adolescencia, ¿cómo era la relación con tus padres? ¿Qué tipo de control ejercían sobre ti? ¿Eran exigentes? ¿Te explicaban las cosas o las imponían? Cuando eras castigado/a en la escuela u otro sistema fuera del entorno familiar, ¿cómo respondían tus padres? ¿Se ponían siempre de tu lado? ¿Se ponían del lado del colegio? ¿Intentaban entender qué había pasado y en función de eso actuaban?

Estilo educativo democrático

Estilo educativo permisivo	
Estilo educativo negligente	
Estilo educativo autoritario	

Estilos de apego familiares

¿Cómo definirías las relaciones afectivas de tu familia? ¿Has sentido apoyo de los adultos que han estado a tu alrededor cuando eras pequeño/a? ¿Te has sentido abandonado/a por ellos? ¿Te han ignorado alguna vez si tenías hambre o estabas enfermo/a? ¿Tuviste miedo al abandono?

Estilo de apego seguro	
Estilo de apego inseguro	
Estilo de apego ambivalente	
Estilo de apego desorganizado	

Describe brevemente si en tu infancia y adolescencia hubo conflictos con tus padres u otros familiares que han podido ser traumáticos para ti:

Creencias familiares

¿Cuáles son los principales valores que te han inculcado en tu familia? ¿Te han inculcado ser educado/a, respetuoso/a, solidario/a, obediente con las normas?

Familia con sistema de creencias flexible	
Familia con sistema de creencias moderado	
Familia con sistema de creencias rígido	

¿Recuerdas cómo conducían tus padres o hermanos/as mayores? ¿Crees que aprendiste de ellos un estilo particular de conducir? ¿Son adecuados esos estilos? Descríbelo:

Nivel de comunicación en la familia

¿Cómo definirías la comunicación familiar aprendida? ¿Qué temas pueden ser expresados? ¿Hay temas de conversación prohibidos? ¿Qué sentimientos pueden ser expresados? ¿Qué emociones o

pensamientos no pueden ser expresados?

Estilo de comunicación asertivo	
Estilo de comunicación pasivo	
Estilo de comunicación agresivo	

Situación familiar general actual o familia adquirida

Actualmente:

Relación positiva y sin conflictos con la familia de origen	
Relación normalizada pero con algún conflicto con la familia de origen	
Relación negativa con la familia de origen o ausencia de relación	

Composición familiar actual y personas que conviven en casa con el/ la participante:

Relación positiva y sin conflictos con la familia adquirida	
Relación normalizada pero con algún conflicto con la familia adquirida	
Relación negativa con la familia adquirida o ausencia de relación	

¿Actualmente estás sufriendo algún acontecimiento vital o problema importante relacionado con la familia que está alterando tu vida cotidiana?

Estresores familiares

Con frecuencia en las familias ocurren cosas negativas que generan sufrimiento, soledad, desafío, sentimientos de incompetencia, etc. Hay muchos ejemplos, como la muerte de un ser querido cercano, una separación o divorcio, que algún miembro de la familia esté en el paro o se esté pasando

por graves dificultades económicas, que haya alguna persona en la familia que necesite cuidados constantes por enfermedad, etc. ¿Está experimentando tu familia alguno de estas situaciones u otras similares? ¿Desde cuándo? ¿Cómo crees que está viviendo tu familia esta situación? ¿Crees que esta situación está afectando a tu conducción?

Nivel bajo o ausencia de estresores familiares	
Nivel moderado de estresores familiares	
Nivel grave de estresores familiares	

VARIABLES RELACIONADAS CON LA EDUCACIÓN Y LA ESCUELA

Estudios: fracasos, problemas en la escuela, éxitos, etc.

Cómo fue la relación con el profesorado

Cómo fue la relación con sus iguales: conflictos, triunfos, etc.

VARIABLES SOCIALES

Resolución de conflictos sociales

¿Eres una persona que suele tener conflictos con los demás con frecuencia? ¿Cómo sueles resolver tus conflictos con los demás? ¿Con qué personas sueles tener más conflictos? ¿De qué tipo son?

¿Qué soluciones sueles utilizar para resolver tus conflictos con los demás? ¿Sueles salirte con la tuya en la mayoría de los conflictos que tienes con otras personas? Y los conflictos durante la conducción ¿cómo los resuelves? ¿Te ocurren con frecuencia?

Buenas habilidades de resolución de conflictos	
Moderadas habilidades de resolución de conflictos	
Inadecuadas habilidades de resolución de conflictos	

Cuestiones y relaciones laborales

¿En tu puesto de trabajo estás solo/a o te relacionas con otras personas? ¿Tienes dificultades en el ámbito laboral? ¿De qué tipo? ¿Cómo es la relación con tus compañeros/as, jefes/as, subordinados/as, clientes, etc.?

Si utilizas el vehículo como herramienta de trabajo:

¿Utilizas el móvil u otros dispositivos durante la conducción para realizar gestiones laborales?

¿Has tenido discusiones hablando por el móvil durante la conducción que te generaron emociones negativas?

¿Trabajas bajo presión de tiempo?

Añade cualquier otra cosa que creas importante.

VARIABLES RELACIONADAS CON LA FORMACIÓN DE LA CONDUCCIÓN

¿Aprendiste a conducir antes de acudir a la autoescuela?

¿Aprendiste a conducir por familiares o amigos/as? ¿Crees que pudiste aprender conductas o estilos de conducción inadecuados?

Cómo fue el proceso de aprendizaje formal

¿Acudiste a una autoescuela para obtener tu permiso?

¿Acudiste a clases teóricas?

¿Recuerdas cuantas prácticas realizaste?

¿Cómo te describes como conductor/a?

¿Tranquilo/a, previsor/a, agresivo/a, nervioso/a, respetuoso/a con las normas? Añade otros calificativos:

¿Cómo conducías al principio, cuando no tenías experiencia? ¿Cómo conduces en la actualidad? ¿Hay diferencias?

VARIABLES DELICTIVAS E INFRACTORAS DE TRÁFICO

Historial de comportamientos delictivos

A lo largo de tu vida, ¿te has movido en un entorno familiar y/o social proclive a la delincuencia? ¿Es tu primer comportamiento delictivo de cualquier tipo? En caso de tener antecedentes conductuales delictivos, especifica cuáles ¿Has estado anteriormente sometido/a a alguna medida alternativa?

¿Has perdido puntos por infracciones de tráfico alguna vez? ¿Has perdido la vigencia del permiso por la detracción de puntos? ¿Has tenido el permiso suspendido temporalmente? ¿Crees que estas conductas deben de estar prohibidas? ¿Crees que no las debes realizar?

VARIABLES PERSONALES

Consumo de sustancias

¿Has consumido alguna droga o alcohol a lo largo de tu vida? ¿Qué tipo de drogas has consumido? ¿Consideras que has tenido o tienes algún problema con alguna de estas sustancias? ¿Qué consecuencias te ha conllevado el consumo de drogas y/o alcohol?

¿Consumes solamente en momentos de ocio o se ha ido generalizando su uso a otros momentos de tu vida? Si es así, ¿en cuáles? ¿Has intentado alguna vez dejar de consumir sin éxito? ¿Has seguido alguna vez tratamiento para abandonar el consumo? ¿Consumes actualmente alguna droga y/o alcohol? ¿Conduces tu vehículo cuando consumes? ¿Crees que es peligroso?

Ausencia de problemas de consumo de sustancias	
Presencia moderada de problemas por consumo/abuso de sustancias	
Presencia grave de problemas por consumo/abuso de sustancias	
Posible trastorno por dependencia de sustancias	

En el caso de consumo de alcohol, se puede complementar la evaluación aplicando el instrumento AUDIT (Cuestionario de Identificación de los Trastornos debidos al Consumo de Alcohol), para detectar un consumo de riesgo, un uso perjudicial de alcohol o una posible dependencia (Saunders, Aasland, Babor, De la Fuente, y Grant, 1993).

Control de la ira

¿Te consideras una persona que te enfadas fácilmente? ¿En qué situaciones sueles enfadarte? ¿Sientes

a veces que pierdes el control cuando estás muy enfadado/a? ¿Qué ocurre cuando pierdes el control? ¿En qué contexto? ¿El tráfico es un contexto dónde especialmente te pones nervioso/a?

Para complementar la evaluación se pueden aplicar diferentes instrumentos.

- Driving Anger Scale (DAS). Escala de la ira al conducir (Deffenbacher, Oetting y Lynch, 1994).
- Driving Anger Expression Inventory (DAX). Inventario de expresión de la ira al conducir (Deffenbacher, Lynch, Oetting y Swaim, 2002).

Alto control de la ira	
Moderado autocontrol de la ira	
Bajo control de la ira	

Motivos que te llevan a cometer el delito de tráfico

¿Son motivos internos o externos? ¿Atribuyes los motivos a otras personas o a otros factores? ¿A circunstancias externas? ¿Cuáles? ¿No lo puedes evitar?

Falsas creencias acerca del tráfico

¿Crees que tu forma de ver el tráfico es la ideal? ¿Crees que tu conducta delito no es tan grave? ¿Por qué? ¿Cuáles crees que eran tus pensamientos o creencias erróneas que te llevaron a cometer el delito? ¿Crees que conducir es peligroso? ¿Crees que puedes morir en un accidente de tráfico?

Cambios relacionados a partir de la asistencia a TASEVAL

¿Volverías a realizar la misma conducta después de tu paso por el taller TASEVAL?, ¿por qué?

¿Qué te ha parecido el Taller TASEVAL?

¿Con qué temas de los que se trabajaron te sentiste más identificado/a?

¿Qué cosas destacarías del taller que te pueden ayudar cuando vuelvas a conducir?

PARTE III. NEGOCIACIÓN Y PLAN DE TRABAJO

Al comienzo de esta tercera parte se explicará cómo las personas, en general, se construyen desde sus orígenes (historia de vida), raíces o cimientos, hasta conformar su propia personalidad, creencias, aprendizajes, significados de los códigos sociales, en definitiva, su forma de ver el mundo y comportarse en él.

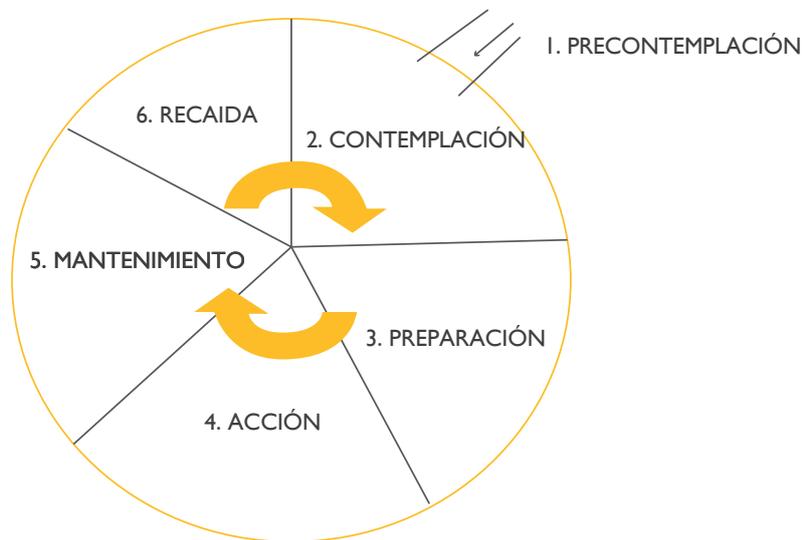
Basándonos en la Teoría Ecológica de Bronfenbrenner (1979), se contextualizará a cada participante cómo su entorno familiar, cultural, social, incluso económico puede haber influido en su proceso evolutivo, en la integración social y en la propia manifestación de sus conductas.

Modelo Ecológico de Bronfenbrenner(1979)



Motivación de participación en el programa

Modelo de etapas del cambio (Prochaska y DiClemente, 1982)



¿Crees que tu conducta en el tráfico fue la correcta?, ¿piensas que no tenía importancia?, ¿sueles conducir así?, ¿fue algo puntual?, ¿por qué lo hiciste o qué motivos tuviste para realizar esa conducta? o ¿pensabas que no era delito?

¿Recuerdas qué pasó o qué hiciste tiempo antes de realizar la conducta delictiva?, ¿podría estar relacionado con el delito? Por ejemplo, necesidad de coger el vehículo para llevar a un familiar a un sitio y tener el permiso sin vigencia; bebí más de la cuenta, y no pensaba conducir, pero lo hice.

¿Estás convencido/a del porqué estás aquí?, ¿piensas que las conductas inseguras en el tráfico pueden hacer daño a los demás?, ¿piensas que puedes mejorar tu conducta al volante? ¿Crees que debes evitar las conductas como conductor/a que te han traído aquí? ¿Piensas o reconoces que tienes o tenías un problema cuando conduces, relacionado con el delito? ¿Te sientes preparado/a para cumplir las normas o para no volver a repetir estas conductas?

No asunción del delito	
Asunción parcial del delito	
Asunción total del delito	

¿Qué esperas de este programa?

Etapa del cambio ante la conducta en el tráfico en la que se encuentra el/la participante

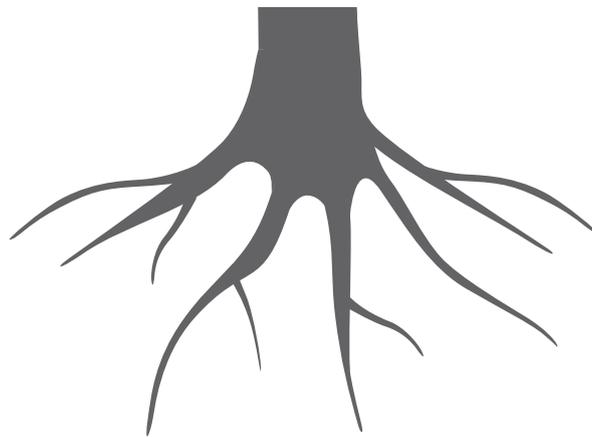
	Precontemplación	No se plantea modificar su conducta. No es consciente de que la conducta represente un problema.
	Contemplación	Es consciente de que existe el problema. Considera seriamente la posibilidad de cambiar pero no existe compromiso y su actitud es ambivalente.
	Preparación	Ha tomado la decisión y se compromete a modificar la conducta problemática.
	Acción	Modifica de forma observable su comportamiento. Dedica tiempo y energía al compromiso de cambio.
	Mantenimiento	Mantenimiento Trata de conservar y consolidar los cambios e intenta prevenir una recaída.

ANOTACIONES SOBRE LA COMUNICACIÓN NO VERBAL:

Coherencia de los gestos con la comunicación verbal, evitación del contacto visual, cambios de postura repetitivos, posición de las manos y brazos, tono y velocidad al hablar, etc.



MÓDULO I. MOTIVACIÓN INICIAL PARA EL CAMBIO



“Conoce y comparte cómo son tus raíces y de qué se han alimentado”

Sesiones 1,2 y 3



ÍNDICE

1. Introducción	59
2. Marco teórico.....	60
3. Objetivos	64
4. Sesiones:	
- Sesión 1: Cuéntanos, vamos a conocernos como conductores.....	65
- Sesión 2: Paso a paso. El A-B-C.....	71
- Sesión 3: ¿Cuáles son tus motivos iniciales?.....	76
5. Bibliografía.....	80

I. INTRODUCCIÓN

El módulo I, cuenta con tres sesiones de trabajo y se denomina “*Conoce y comparte cómo son tus raíces y de qué se han alimentado*”. Después de la entrevista individualizada, se trabajará de manera grupal con los/as participantes, para generar la identidad de grupo, conocer sus creencias y sus primeras motivaciones. En el caso de que haya solo un/a usuario/a, se darán otras instrucciones en la descripción de la sesión.

La analogía del árbol que se utiliza en este módulo se representa con la imagen de unas raíces con un pequeño tronco como elemento motivador que debe incitar a iniciar el cambio.

La palabra motivación proviene del latín “para promover”; es la necesidad y deseo que mueve a la persona a realizar determinadas conductas y persistir en ellas para su culminación. Para alcanzar una meta, ya sea a corto o largo plazo, las personas han de tener un objetivo claro y la necesaria motivación, activación, capacidad y disposición de emplear su energía durante un periodo de tiempo lo suficientemente largo para poder alcanzar su meta. Uno de los elementos más importantes de la motivación, reside en la manera de cómo nos vamos a sentir una vez conseguida la meta. Si conseguimos hacer entender que al final “todo esfuerzo tiene su recompensa”, la motivación inicial va a ser mucho más positiva.

Este primer módulo es determinante para que el profesional sea capaz de conferir la suficiente activación y energía al grupo para poder alcanzar su meta, que en este caso sería finalizar el programa con un alto nivel de éxito. Es difícil encontrarse con grupos terapéuticos en sus inicios, donde todos sus miembros se encuentren altamente motivados, ya que en muchas ocasiones, desconocen, no entienden o no son conscientes de su conducta problema, lo cual les hace mantener una actitud poco participativa o proactiva, mostrando resistencia a los cambios que se puedan plantear. Es necesario hacerles entender que su paso por el programa tendrá un gran beneficio o recompensa final, tanto por el cumplimiento de la condena como por todo aquello que pueden aprender para mejorar su conducta en el tráfico y no tener conductas reincidentes.



Referente a la identidad de grupo, existe la posibilidad de que muchos de los/as participantes hayan trabajado conjuntamente en la fase educativa del programa (TASEVAL), pero esto no significa que hayan adquirido la identidad de grupo, ya que no todas las personas que participan en TASEVAL, se encuentran en esta segunda fase terapéutica.

En este módulo, que cuenta con tres sesiones, se trabajará la identidad de grupo, la motivación de los usuarios a la participación en esta fase terapéutica, los pensamientos y las creencias erróneas que sobre el tráfico y la seguridad vial solemos tener y las principales motivaciones y decisiones que les llevaron a cometer el delito o delitos contra la seguridad vial.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. LA IDENTIDAD DE GRUPO: LA TEORÍA DE LA IDENTIDAD SOCIAL (TIS)

Para conseguir la identidad de grupo nos apoyaremos en la Teoría de Identidad Social (TIS) desarrollada por Henri Tajfel y John Turner, ya que es prioritario que los/las participantes se perciban como grupo de trabajo y en condición de “iguales” pese a sus diferencias. Cuando las personas forman parte de un grupo “a priori” no elegido, pueden generarse ciertos desajustes o discrepancias que pueden entorpecer la consecución de los objetivos, sobre todo si el grupo se ha creado con fines terapéuticos, por lo que prestar especial atención a la relación intragrupal en estas primeras sesiones será determinante para conseguir los objetivos que persigue PROSEVAL.

La identidad social es un paradigma que se va construyendo con el tiempo a través de diferentes autores. Sus orígenes emergen de la suma de la teoría de identidad social (Tajfel y Turner, 1979; Tajfel, 1984) y la teoría de la categorización del yo (Turner, 1987), aunque las primeras investigaciones parten de los trabajos de diferentes autores sobre la identidad del grupo mínimo (Tajfel, Flament, Billing y Bundy, 1971), donde se ponía de manifiesto la tendencia que tienen los sujetos de favorecer al propio grupo de pertenencia para conseguir una identidad social positiva en las comparaciones entre los grupos. Esta tendencia característica del grupo mínimo de pertenencia después se verá recogida en la TIS.

Para Tajfel la sociedad en su conjunto debería ser concebida como una colección heterogénea de grupos sociales que mantienen relaciones de poder y estatus entre ellas. Dentro de esta colección de grupos es necesario establecer categorías para entender las semejanzas y diferencias. También es necesario que aparezca una identificación que emerge de la conducta intergrupala donde para su

comprensión es necesaria la introducción de determinadas ideas como el autoconcepto del individuo (identidad personal) que se deriva del conocimiento de pertenencia a grupos sociales (identidad social), junto con el valor significativo otorgado a esa pertenencia. A partir de este postulado podríamos afirmar que la Teoría de la Identidad Social estaría constituida básicamente por los siguientes conceptos:

- **Categorización:** el individuo categoriza a sus semejantes para poder establecer semejanzas y diferencias.
- **Identificación:** el individuo tiende a relacionarse con grupos con los cuales se siente identificado. Esta identificación viene determinada de la identidad social y personal.
- **Comparación:** el individuo compara a su grupo con otros a los que pertenecen otras personas y suelen realizar un sesgo positivo.

A nivel terapéutico, será importante incidir y trabajar en la categorización, identificación y comparación que los/as participantes puedan realizar del grupo al que pertenecen dentro del programa, a través de su autoconcepto y del sentido de pertenencia a este grupo, comparándose con otros grupos con los cuales sentían o sienten pertenencia.

2.2. LOS PENSAMIENTOS Y CREENCIAS: TERAPIA RACIONAL EMOTIVA CONDUCTUAL (TREC)

Es importante que crezca en cada participante la motivación de intervenir activamente en las sesiones y que se identifiquen como los actores principales de sus conductas en el tráfico, entendiendo que no son los acontecimientos o las situaciones los que les llevaron al problema (la conducta delictiva), sino la manera de interpretar las diferentes situaciones del tráfico. Para ello, nos apoyaremos en la Terapia Racional Emotiva Conductual de Albert Ellis. La psicología del tráfico concibe la conducción como un proceso de toma de decisiones, basado en un modelo E-O-R/C (estimulo, organismo y respuesta, mediatizado por el contexto), pero donde el “organismo” se encuentra influido por nuestros pensamientos, creencias y experiencias derivados de los aprendizajes a lo largo de la vida sobre educación vial y manejo de vehículos, tanto en contextos formales (el aula, la autoescuela) como los informales (las conductas viales que realizan el resto de usuarios de la vía pública, publicidad, cine, etc.). Trabajaremos algunos de estos pensamientos y creencias a través de la TREC de Ellis.

Albert Ellis presentó en 1957 (Ruiz, Díaz, Villalobos, 2012) un modelo de intervención psicoterapéutica denominado Terapia Racional en el que enfatizaba el papel de las creencias en el desarrollo de los trastornos emocionales (si ciertas creencias instauradas en el individuo pueden



generar desequilibrios o trastornos emocionales, la solución sería cambiar estas creencias para devolver el equilibrio emocional al individuo). En 1993 volvió a cambiar el nombre por Terapia Racional Emotiva Conductual, donde afirmaba que los pensamientos, sentimientos y conductas actúan de una manera integral y que los desajustes emocionales pueden venir de la evaluación de las conductas, según las estamos percibiendo. El nuevo nombre dado al modelo reconoce el énfasis en los pensamientos racionales, incluyéndolos en los objetivos terapéuticos para minimizar los disturbios y desequilibrios emocionales y las conductas autoderrotistas, capacitando al sujeto para vivir una existencia más plena y placentera (Ellis y Bernard, 1985, citado por Ruiz, Díaz, Villalobos, 2012). Cualquier acción explicada dentro de este modelo de intervención obtendría los siguientes resultados:

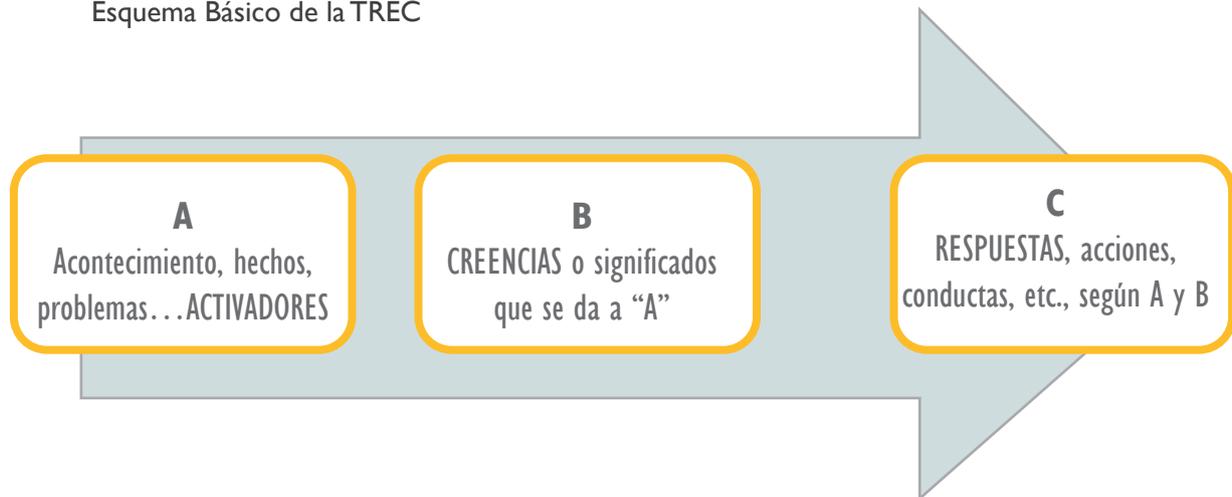
Si realizamos algo que no nos gusta y por tanto lo evalúo como malo (pensamientos), nos sentiremos mal (emociones) y realizaremos alguna manifestación al respecto; gritar, huir, acelerar/frenar (conducta). A esta forma funcional y práctica de pensar y evaluar lo que nos sucede es lo que el autor denomina “*pensamiento racional*” y a la forma contraria, es decir, cuando nos comportamos de una forma poco funcional y práctica, debido a la evaluación que damos a los hechos, lo ha llamado “*pensamiento irracional*”. Es importante destacar que algo será “racional” o “irracional” en tanto la persona evalúe los hechos como perjudiciales emocionalmente para él. La idea es que las emociones manejen a las personas de forma que no les permitan sentirse bien o no les permitan lograr sus objetivos, ya que los inmoviliza emocionalmente, les produce consecuencias negativas en sus relaciones tanto en su vida normal como en su movilidad vial, en la familia, pareja, etc.

El modelo de la TREC, también es conocido en terapia como el modelo o teoría ABC. En este modelo “A” son los acontecimientos de la vida; las “B” son las creencias, pensamientos, conocimientos, valores, experiencias que se tenga respecto a “A”; y “C” son las conductas resultantes de A y B y que en ocasiones causan incomodidades y sufrimientos.

La cognición B, o sea las distorsiones en el procesamiento de información, son las que conllevan a las reacciones “C”. De esta manera, la aproximación de este modelo cognitivo conductual se basa en el trabajo terapéutico de “B”, en el sistema de creencias que puede tener el individuo para realizar las conductas “C” en determinados sistemas o situaciones “A”.

Al igual que la TREC, existen más de cien modelos y aproximaciones de terapias cognitivo-conductuales creadas por diversos autores y la mayoría de ellas, siguen el modelo básico planteado por Ellis, como se puede ver en el siguiente esquema.

Esquema Básico de la TREC



2.3. LA MOTIVACIÓN: LOS MOTIVOS DE MI CONDUCTA

Existen diferentes aproximaciones y definiciones con múltiples variables sobre la conducta. Según Chóliz en su manual de Psicología de la Motivación: el proceso motivacional (2004), Kleinginna y Kleinginna presentaron hace más de dos décadas alrededor de cien definiciones de motivación diferentes, congruentes con los diversos acercamientos y formulaciones teóricas que las planteaban. Esta congruencia es debida a que la Psicología de la Motivación se ha caracterizado tanto por la proliferación de modelos teóricos explicativos, como por el déficit de investigaciones experimentales que acababan proporcionando semejante cantidad y disparidad de teorías. Esta afirmación nos da como resultado un marco teórico muy rico y amplio pero poco pragmático para llevar a la realidad.

Chóliz afirma que la motivación es un constructo utilizado tanto para la explicación de por qué un gato comienza a arañar azarosa y compulsivamente una caja hasta que logra dar casualmente con el mecanismo de salida, como para el caso del adolescente que se queda en su casa estudiando el mes de agosto mientras sus amigos están en la playa, o en nuestro caso aquel que decide saltarse los límites de velocidad en una autovía o conducir un vehículo sin haber obtenido el permiso necesario. En éstos, como en muchos otros casos más dispares todavía, se responde que aquel animal o aquella persona están motivados para ejecutar dicho comportamiento. En cualquier condición, es la motivación la que explica por qué se ha efectuado una determinada conducta, o por qué estaba en disposición de realizarse.

Existen diferentes estímulos que pueden hacer que un individuo active su motivación. Estos pueden ser de diferente naturaleza y se distribuyen a lo largo de dos ejes: el interno-externo y el psicológico-neurofisiológico. De forma reducida, podemos decir que existen fuentes internas y fuentes ambientales o externas.



Además de estos dos ejes, la motivación también se rige transversalmente a través de una serie de variables, pero fundamentalmente su base son la categoría y la fuerza que tengan los motivos para dirigir la conducta hacia una u otra meta a la espera de la recompensa. Según este criterio los motivos pueden agruparse en diversas categorías:

- Los motivos racionales/irracionales y emocionales
- Los motivos pueden ser egocéntricos o altruistas, solidarios.
- Los motivos pueden ser también de atracción, deseo o de rechazo.

En una manifestación conductual puede haber una o varias categorías que nos mueven hacia la meta, es decir podemos realizar una acción solamente por solidaridad o además también por emocionalidad y atracción. Los motivos pueden ser variados y no excluyentes, siempre que no pertenezcan al continuo de la misma categoría; es decir no podemos realizar una conducta por deseo y a la vez por rechazo, pero si por deseo y altruismo.

En nuestra conducta vial también existen una serie de motivos que mueven nuestra conducta al volante para obtener una recompensa. En ocasiones, no somos conscientes de estos motivos, que nos pueden llevar a realizar conductas poco prosociales, infractoras o delictivas en el tráfico, y en muchos casos conllevan daños irreparables en las personas: muertes, lesiones graves, incapacidades, etc.

Por ello, es importante para los conductores conocer qué tipos de motivos, relacionados con la seguridad vial, son los que llevan a un gran número de personas a arriesgar sus vidas en la carretera y a transgredir la ley que pone orden en la circulación de vehículos.

3. OBJETIVOS DEL MÓDULO

- Motivar al grupo a la participación en esta fase del programa.
- Generar situaciones y clima adecuado para compartir sus experiencias como conductor/a.
- Establecer la identidad de grupo.
- Conocer los diferentes elementos que han podido influir en la conducta delito.
- Concienciar a los/as participantes para que asuman la autoría y la responsabilidad de la propia conducta (delito).
- Analizar cuáles fueron los motivos que les llevaron a cometer el delito.
- Crear una percepción de mejora de su situación debida a la posibilidad de cambio actitudinal y conductual que se puede conseguir.

4. SESIONES

SESIÓN I. CUÉNTANOS, VAMOS A CONOCERNOS COMO CONDUCTORES...

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

No es la primera vez que los/as participantes asisten a una intervención en grupo, puesto que ya han trabajado de esta forma en la primera fase del programa, el taller educativo “TASEVAL”. Pero sí que es necesario indicarles que en esta segunda fase terapéutica del programa, van a trabajar de una forma más activa y fructífera con el resto de participantes. En esta fase, van a compartir sus experiencias y trabajar sus pensamientos, creencias y emociones de una manera más profunda, por lo que es adecuado generar y consolidar una identidad de grupo.

Para ello y, basándonos en la Teoría de Identidad Social (TIS) Tajfel y Turner, como explicamos en la introducción del módulo, trabajaremos la categorización, la identificación y la comparación dentro del nuevo grupo. Recordamos que la TIS, se compone de los siguientes elementos:

- **Categorización:** los seres humanos tienden a categorizar objetos para poder entenderlos. De la misma manera, las personas clasifican a sus semejantes en categorías que sirven para etiquetar, diferenciar y discriminar tanto positiva como negativamente. Dichas categorías pueden ser: nacionalidades, culturas, profesiones, habilidades, economías, sexo, posición social, etc.
- **Identificación:** los seres humanos suelen relacionarse con grupos específicos, con los que se sienten identificados y con los que reafirman su autoestima y creen pertenecer. A la identificación se le asocian dos características:
 - Identidad social: Cuando pensamos como el grupo “nosotros/as”.
 - Identidad personal: Cuando pensamos de manera individual “yo”.Pensar como el grupo no significa anular la identidad personal, en muchas ocasiones pensamos como el grupo, pero en otras, no.
- **Comparación:** los seres humanos suelen comparar los grupos a los que pertenecen con los grupos a los que pertenecen otras personas y suelen calificar a su propio grupo con un sesgo que lo favorece. La comparación social sirve para auto-evaluarnos; nos comparamos con otros similares a nosotros. Hay que destacar dos ideas de esta variable: la primera es que los miembros del grupo se ven motivados al ver su grupo relativamente mejor que otros grupos; esto es la distinción positiva. La segunda, es que los miembros del grupo tienden a minimizar las



diferencias entre los grupos para poder ver de manera favorable al propio; esto es la distinción negativa.

Para la consecución de los objetivos de este módulo y en adelante se deberá tener en cuenta la información obtenida de cada participante en la “Entrevista Individual” de esta manera, se podrá unificar la base del problema que comparte el grupo: su conducta en el tráfico.

2. OBJETIVOS

- Explicar la metodología y objetivos de la fase terapéutica de PROSEVAL.
- Motivar al grupo a la participación y colaboración en las diferentes sesiones.
- Establecer una identidad de grupo.
- Conseguir un establecimiento y acuerdo de cumplimiento de normas del programa.

3. METODOLOGÍA

1ª Dinámica: Presentación y exposición de normas

Para conseguir los objetivos de la sesión, el/la profesional comenzará presentándose como “terapeuta” y exponiendo cuáles son los objetivos generales del programa, sus normas y características.

A continuación se expondrá la estructura de esta segunda fase terapéutica del programa, la duración de los módulos y sesiones (consultar guía metodológica). Se explicará la metodología general a utilizar, poniendo de manifiesto las diferencias existentes entre la primera fase del programa el taller educativo TASEVAL y esta segunda fase, más de corte psicoterapéutico.

En este momento se presentará el “Manual para el/la participante”, se pedirá que rellenen la ficha personal de la contraportada hasta el apartado “fecha final” que se dejará en blanco; se expondrá la metáfora del árbol y la evolución que va a realizar cada participante con los módulos, plasmados en el crecimiento del árbol:

MEÁFORA DEL ÁRBOL



Explicación para el profesional

Esta parte del programa que vamos a comenzar y trabajar conjuntamente durante 20 sesiones, lo vamos a comparar con un proceso de crecimiento y evolución de un árbol. Este árbol lo dividiremos en 8 partes, como podéis ver en el dibujo que se representa en vuestro manual. Partiremos y trabajaremos desde las raíces y el tronco; nuestros pensamientos, creencias y emociones más profundas, hasta conseguir su evolución y crecimiento con unas ramas y hojas que completarán nuestro proceso de cambio.

Es vital ir adquiriendo cada una de las partes del mismo, el cual lo relacionaremos con los objetivos que tenga cada uno de los módulos. Seguro que será un proceso muy enriquecedor para todos y que consolidará un futuro personal y vial más seguro.

El manual es el elemento de trabajo del/ participante, que siempre permanecerá en el aula/ centro para evitar pérdidas o desperfectos.

La persona participante tiene que entender que esta segunda parte del programa es un proceso de crecimiento donde se trabajarán los ocho módulos, con diferentes sesiones de trabajo, desde nuestras raíces (motivaciones), continuando por la adquisición de nuestro tronco (toma de decisiones), ramas y hojas (percepción del riesgo, control de las emociones, impulsividad, habilidades sociales, etc.), hasta finalizar el ciclo con una revisión y conclusión global del programa.

Al finalizar la explicación de la filosofía del programa, se indicarán las consecuencias que se derivan del incumplimiento del programa y de la obligación de informar al Juez de cualquier incidencia que se produzca durante el mismo. Es importante que de estas explicaciones los/las participantes concluyan que el programa y el/la profesional son unos elementos de ayuda para mejorar y aprender algo nuevo que será beneficioso en sus posteriores conductas al volante.

En el caso de contar con un/a participante, se podrá:

- Desarrollar este apartado más profundamente, puesto que al no haber más participantes, las dos siguientes dinámicas necesitarían ser adaptadas para poderse realizar y, en caso de realizarse, consumirían menos tiempo.
- Conversar o debatir los aspectos que puedan estar relacionados con esta parte y que considere oportuno el/la profesional.
- Detectar en el/la usuario/a en qué área del programa presenta más carencias y cuáles pueden ser sus puntos fuertes para potenciarlos y para que el/la profesional se apoye en ellos.



2ª Dinámica de presentación y conocimiento: Los reporteros

Para comenzar a construir la identidad de grupo, así como las metas propuestas en las variables de la identidad social de Tajfel y Turner, se planteará a los miembros del grupo que se distribuyan por parejas para que realicen una entrevista. Pautas:

- 1ª Cada miembro de la pareja ocupará el rol de entrevistador/a y entrevistado/a.
- 2ª Deberán seguir el guion que aparece en la tabla “Guion de la Entrevista”, disponible en su manual.
- 3ª Dispondrán de 15 minutos para realizar la tarea de entrevista y apuntarán las respuestas en su manual que después les servirá como guion para la exposición.
- 4ª Una vez finalizada la entrevista, se realizará una exposición grupal donde cada miembro tendrá que presentar a su pareja, en un tiempo no superior a 3 minutos, a través de los datos obtenidos en la entrevista.
- 5ª Cada vez que finalice una presentación, se dará opción a que el resto de participantes pueda realizar preguntas para aclaraciones o dudas al entrevistado.

GUIÓN DE LA ENTREVISTA

- | | |
|-----|--|
| 1. | ¿Cuál es tu nombre completo? |
| 2. | ¿Cuántos años tienes? |
| 3. | ¿Tienes pareja? |
| 4. | ¿Cuánto tiempo llevas con ella? |
| 5. | ¿Tienes hijos/as? en caso que los tengas ¿De qué edades? |
| 6. | ¿Actualmente trabajas, estudias, estas parado/a? |
| 7. | ¿Te gustaba estudiar? ¿Qué estudiaste? |
| 8. | ¿Tienes alguna afición o hobby que te guste realizar? |
| 9. | ¿Te costó mucho obtener el carné o lo obtuviste a la primera? |
| 10. | ¿Has tenido infracciones u otros delitos contra la seguridad vial, de qué tipo? |
| 11. | ¿Cómo te consideras frente al resto de conductores, mejor o peor? |
| 12. | ¿Crees que el resto de compañeros/as de este grupo son o pueden ser mejores conductores/as que tú? |
| 13. | ¿Crees que pertenecer a este grupo te puede ayudar a mejorar tu comportamiento al volante? |
| 14. | ¿Qué esperas de este programa? |
| 15. | ¿Qué esperas del resto de tus compañeros/as? |
| 16. | ¿Te gustaría decir o comentar algo en especial al resto del grupo? |

Durante las exposiciones se trabajará indirectamente las tres variables de la Teoría de la Identidad Social con las metas que aparecen en la tabla “Metas de la TIS para el Grupo” para conseguir una buena identidad de grupo, una motivación a la participación y un clima adecuado de trabajo.

METAS DE LA TIS PARA EL GRUPO	
VARIABLE	METAS
Categorización	Conseguir un etiquetaje, diferenciación y discriminación saludable y positiva para el grupo. Dentro del grupo aparecerán diferentes categorías de personas que debemos integrar, sobre todo si aparecen discriminaciones negativas, las cuales deberemos trabajar.
Identificación	Conseguir que los participantes, aunque no conciban que decidieran formar parte de este grupo, son un nuevo grupo con una identidad social particular, formada por la suma de las identidades personales
Comparación	Conseguir una auto-evaluación positiva de pertenencia al grupo ya que participar en él tendrá, a la larga, unos beneficios, y eliminar las distinciones negativas que puedan aparecer, frente al resto de conductores/as.

Durante esta dinámica, se intervendrá cuando detecte que exista:

- Una categorización poco saludable o negativa, que pueda generar problemas de convivencia en el grupo; se prestará especial atención a las categorizaciones, por cuestiones de grupo étnico, religioso, clase socio-económica, género, nivel estudios, etc.
- Resistencia al concepto de pertenencia al grupo psicoterapéutico; es posible que aunque algunas personas hayan trabajado conjuntamente en la fase educativa (TASEVAL), al iniciarse en un nuevo grupo, objeten afirmaciones que generen resistencia.
- Una comparación y autoevaluación negativa o confrontación con el resto de personas: “igual que estoy yo aquí podrían estar otros que han realizado la misma conducta y no les han pillado”.
- Se finalizará la dinámica de las presentaciones rescatando y resaltando las principales conclusiones beneficiosas para generar la identidad de grupo, basándose en la TIS y apoyándose en las presentaciones y argumentaciones realizadas por parte del grupo en las dinámicas.



3ª Dinámica de establecimiento de normas: El juego de las normas

A continuación se solicitará a los/as propios participantes que establezcan las normas del grupo, que se mantendrán durante todas las sesiones del programa. Para ello, se utilizará la técnica de lluvia de ideas o la técnica de panel donde todos participen y así conseguir el máximo consenso y aceptación entre las alternativas propuestas. Cada participante escribirá en su cuadernillo 10 normas básicas que piensan que serían importantes para el buen funcionamiento del grupo. Una vez finalizadas, cada participante expondrá sus normas al resto del grupo. El/la profesional tomara nota de ellas, poniendo en valor todas aquellas normas positivas y reforzando su importancia y cumplimiento. Si existe discrepancia en alguna de ellas, se motivará la conveniencia o no de la norma para el beneficio del grupo. Entre las normas del grupo es importante que aparezcan las que se enumeran en la tabla “Normas Básicas de funcionamiento”, en caso de no ser propuestas por ningún participante, será el/ la profesional quien las aporte al grupo.

NORMAS BÁSICAS DE FUNCIONAMIENTO

No agresiones e insultos.

Confidencialidad entre los miembros del grupo y el/la profesional.

Obligación de asistencia y puntualidad.

Respeto a las diferentes opiniones.

Duración de sesiones, descansos.

Escucha activa.

Pedir turno de palabra.

Otras. . . .

Al finalizar el listado de normas, consensuado y aprobado por el grupo se destacará la importancia de su cumplimiento, como idea de respeto hacia su propia persona como al resto del grupo, “el respeto hacia los demás debe partir del respeto hacia uno/a mismo/a”.

Se concluirá la sesión recordando:

- las normas que se han establecido y acordado entre todos, así como la importancia que tienen cada uno/a en el grupo.
- la importancia de sentirse parte de este trabajo, ya que el grupo acaba siendo la suma de sus individualidades (autopercepción) y de las aportaciones,

- el trabajo realizado por cada participante.

Los últimos minutos se dedicarán a presentar los retos/objetivos que trabajaremos y conseguiremos en la siguiente sesión.

SESIÓN 2. PASO A PASO. EL A-B-C

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

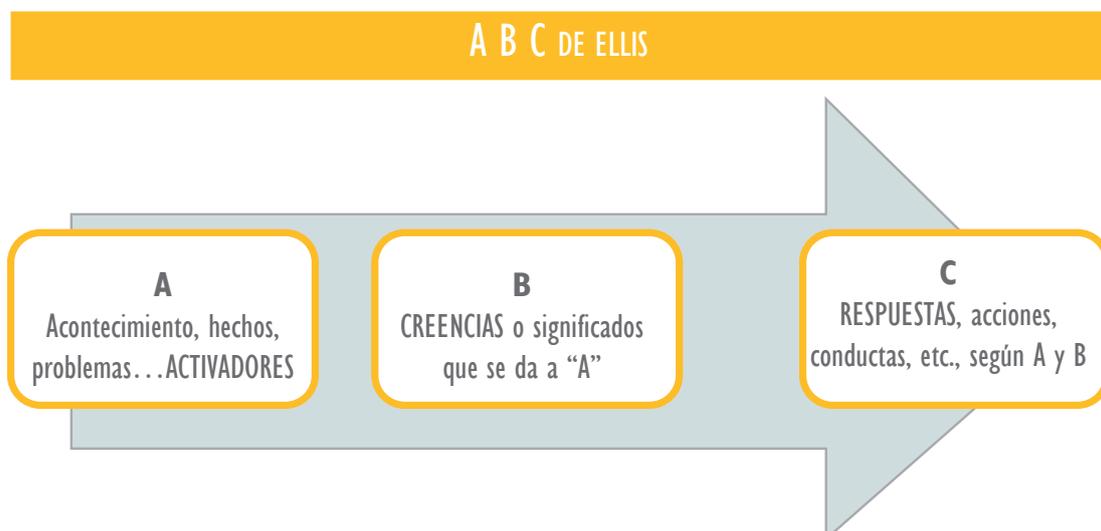
Para el desarrollo de la sesión 2 nos basaremos en el esquema A-B-C del enfoque cognitivo, propuesto por Albert Ellis y que sirve de modelo a la Terapia Racional Emotiva. Para Ellis, su teoría puede resumirse con esta frase de Epícteto: “Las personas no se alteran por los hechos, sino por lo que piensan acerca de los hechos”. Esta idea se puede representar gráficamente con el esquema A-B-C:

A: Acontecimiento, suceso o situación activadora. Se trata de un hecho que nos ocurre, o que propiciamos que ocurra; y que puede proceder tanto del mundo exterior como interior de la persona (pensamientos, fantasías, emociones, etc.).

B: Creencias. Se corresponde con las creencias o pensamientos que la persona tiene acerca del suceso activador A.

C: Consecuencias. Es la respuesta que damos al suceso activador, y que siempre estará mediatizado por B.

En última instancia, según esta teoría, nuestra conducta no se debe a los hechos sino a la interpretación que hacemos de los mismos. Entre A y C siempre está B. Sírvese de la siguiente tabla como apoyo al desarrollo de la teoría de Ellis.





DESARROLLO DE LA TEORÍA DE ELLIS	
1ª IDEA	“El ser humano es complejo y con una fuerte tendencia a establecer metas y propósitos y tratar de conseguirlos. Las dos metas básicas se podrían clasificar en permanecer vivo, obtener el mayor bienestar posible y evitar el malestar innecesario. Por lo tanto, el ser humano establece un camino a lo largo de su vida con unas motivaciones para conseguir sus metas y felicidad que le permitan dar sentido a su vida”.
2ª IDEA	“Pero a veces esto no es posible puesto que las personas se van encontrando a lo largo de su vida con acontecimientos activadores (no deseados o impedimentos) que les dificultan la consecución de sus metas”.
3ª IDEA	“En ocasiones, la dificultad se produce según las valoraciones (creencias y formas de dar significados) que cada uno hacemos de los acontecimiento activadores. Y que al final nos producen unas consecuencias personales de tipo cognitivo (pensamiento), emocional (sentimientos) o conductual (respuestas, acciones o conductas)”.
4ª IDEA	“Este esquema se puede aplicar a los problemas de la vida de cada uno de los que estamos aquí, pero lo que vamos a trabajar es por qué cada uno de vosotros tuvo una respuesta o conducta C (la conducta delito), que os ha generado unas consecuencias. Para ello, vamos a analizar dos cuestiones muy importantes de cada uno de vosotros: A y B. Será gratificante saber y comprender los acontecimientos activadores y/o creencias (motivaciones)”.

2. OBJETIVOS:

- Conocer los diferentes elementos que han podido influir en la conducta delito.
- Analizar los aspectos cognitivos (pensamientos o creencias) que les han llevado a realizar la conducta delito.
- Asumir la propia responsabilidad sobre los hechos delictivos que le han llevado a asistir al programa.

3. METODOLOGÍA

La sesión 2 comienza con la bienvenida a los/as participantes y con breves preguntas y comentarios sobre pensamientos, reflexiones o ideas que hayan surgido a raíz de la sesión anterior. En esta segunda sesión, trabajaremos apoyándonos en parte de la Terapia Racional Emotiva Conductual de Albert Ellis, expuesta en la introducción del módulo.

La sesión se iniciará con el trabajo individual del/la participante, que encontrará en su manual el esquema propuesto por Ellis y deberá rellenarlo de acuerdo al delito o delitos que le han llevado a participar en el programa, o incluso con otros delitos o acciones delictivas que haya podido cometer, tanto dentro como fuera del ámbito del tráfico.

Dinámica: ¿Qué pasó?

Cada participante deberá rellenar la siguiente tabla “A-B-C” de acuerdo a su individualidad.

A B C		
A Describe la situación en la que te encontrabas antes de cometer el delito	B Estando en esa situación pensé que.....	C Mi respuesta a esa situación fue....
<i>Estaba con unos amigos, era hora de volver a casa, había bebido alcohol...</i>	<i>Pensaba que no había peligro, que no había bebido mucho, que tardaría poco en llegar a casa, que no habría controles...</i>	<i>Cogí el coche, cometí un delito.</i>
<i>Tenía que salir corriendo de casa a comprar unas cosas al supermercado de al lado.</i>	<i>Pensaba que sería un momento, que no tardaría mucho y que no era necesario ponerme el cinturón para dos minutos.</i>	<i>No me puse el cinturón, cometí una infracción.</i>
<i>Necesitaba dinero, pues tenía unas deudas pendientes y unos pagos que me acechaban...</i>	<i>Pensaba que era fácil, que nadie se daría cuenta, que mañana lo podría devolver...</i>	<i>Cogí dinero de la caja de mi trabajo.</i>

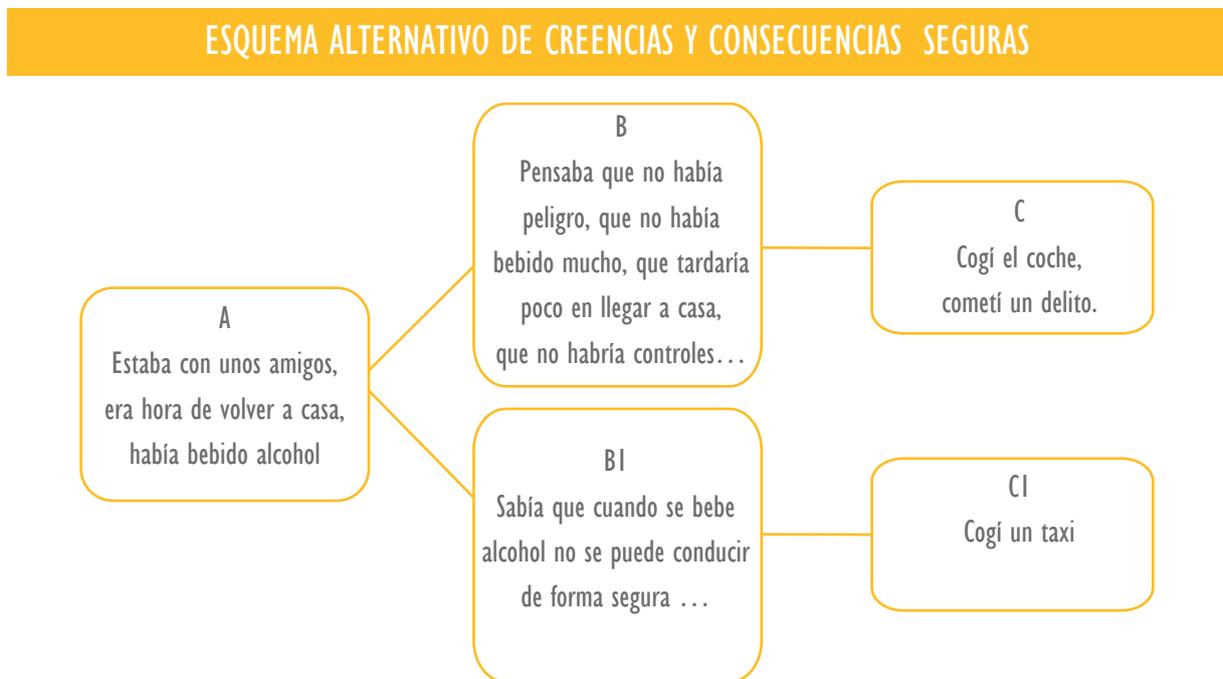
Una vez rellenado el esquema, se solicitará a cada participante que comente sus casos al grupo, del cual recibirá feed-back, especialmente del apartado B. De esta forma se aprovechará para explicar la TREC (apartado I de la presente sesión) y trasladar la idea clave: nuestra conducta no se debe a los hechos sino a la interpretación que hacemos de los mismos.

Tomando el ejemplo anterior, el acontecimiento A (“haber tomado alcohol y tener que



desplazarse”), no lleva necesariamente a la conducta C (“coger el coche y cometer el delito”). Es la creencia B (“pensar que no era peligroso, que no me iban a pillar, que no habría controles”), la que lleva al sujeto a realizar la acción.

Una vez finalizado la exposición se solicitará a cada participante que realice otro esquema donde piensen en otra opción para la casilla de las creencias (opción BI) y la de las consecuencias (opción CI) que les hubiera resultado segura y no delictiva. Sirva como ejemplo el esquema que se presenta a continuación:



El pensamiento BI (“sabía que cuando se bebe alcohol no se puede conducir de forma segura”), habría llevado a una respuesta alternativa CI (“coger un taxi”).

Se solicitará que los/as participantes realicen una comparación entre las respuesta del esquema B-C con el esquema de las alternativas BI-CI. Una vez comparado el resultado C, realizaremos las siguientes preguntas terapéuticas:

PREGUNTAS TERAPÉUTICAS

¿En qué situaciones “A”, de vuestra vida diaria, cambiaríais vuestras creencias “B”, para obtener una conducta adecuada?

En el tráfico, ¿en qué situaciones “A”, me he visto implicado con unas creencias “B” para obtener una conducta “C” peligrosa o insegura? (No necesariamente tiene que ser un delito vial, puede ser una infracción de tráfico).

¿Qué podemos hacer para cambiar nuestras creencias?

¿De qué herramientas disponemos?

¿Qué herramientas necesitamos?

¿Hasta qué punto crees importante modificar tus creencias sobre ciertas conductas delictivas, para que estas no se vuelvan a repetir?

Se esperará a obtener respuesta de los/as participantes, adoptando una actitud empática, entendiendo cada relato y respuestas sin enfrentamientos, pero sin justificar los comportamientos delictivos.

Cuando hayan finalizado de comentar los dos esquemas, así como de responder a todas las preguntas, realizaremos un resumen general donde destacaremos:

- La importancia y la fuerza que tienen nuestras creencias en nuestras conductas.
- Todas aquellas creencias negativas, que nos llevaron a cometer conductas inseguras o indeseables tanto en nuestra vida cotidiana como en el tráfico.
- Todas aquellas creencias y respuestas positivas (B1-C1) que hubieran evitado la conducta insegura, delictiva o negativa.
- La importancia de compartir y reconocer las creencias erróneas que sobre el tráfico y la movilidad podemos llegar a tener.

Para finalizar se solicitará a todo el grupo que escriba o verbalice las falsas creencias que tenía sobre la seguridad vial al inicio del programa (desde sus orígenes con TASEVAL) y que se han ido modificando hasta el día de hoy, pensando detenidamente por qué las modificaron. Es conveniente tener en cuenta que la mayoría de los mitos y las falsas creencias encontradas en diferentes estudios



sobre el tráfico hablan de: la eficacia del uso de los sistemas de retención o sistemas de retención infantil, los efectos del alcohol y las drogas en la conducción, los controles de alcoholemia, la falsa percepción de la velocidad, principalmente.

Se dedicarán los últimos minutos de esta sesión a presentar los retos/objetivos que trabajaremos y conseguiremos en la siguiente sesión de una manera motivadora y anunciaremos que será la última sesión del módulo I.

SESIÓN 3: ¿CUÁLES SON TUS MOTIVOS INICIALES?

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

Las motivaciones son un constructo teórico que puede ser definido como un proceso multideterminado que dirige y energiza nuestro comportamiento hacia un objetivo a la espera de una recompensa (Kleigninna y Kleigninna, 1981). Existen diferentes aproximaciones en el estudio de la motivación: biológica, conductual, cognitiva, etc. En la sesión anterior trabajamos los pensamientos y creencias que nos llevaban a unas consecuencias, a través del esquema de Ellis. En esta sesión nos centraremos más en la aproximación conductual y de expectativas; qué tipo de motivos nos llevaron a realizar la conducta y qué expectativas sobre uno/a mismo/a (de autoeficacia) tenemos al finalizarla, basándonos en las aportaciones realizadas por Bandura (1982, 1995).

La motivación depende de diferentes variables, pero fundamentalmente su base es la categoría y la fuerza que tengan los motivos para dirigir la conducta hacia una u otra meta, a la espera de la recompensa. Los motivos pueden agruparse en diversas categorías:

- Los motivos racionales/irracionales y emocionales: son aquellos motivos derivados del pensamiento racional/irracional y que generan cierto tipo de emociones, tanto positivas como negativas.
- Los motivos egocéntricos y altruistas /solidarios: son aquellos que se mueven por sensaciones o recompensas de compromiso personal, tanto para el propio beneficio y bienestar (los egocentristas), como para el beneficio de la sociedad o la comunidad (los altruistas y solidarios).
- Los motivos de atracción, deseo o de rechazo: son aquellos que su fuerza viene determinada por el instinto primario de la persona: continua atracción y deseo o rechazo.

2. OBJETIVOS

- Conocer los diferentes motivos que generan ciertas conductas.
- Identificar cuáles son los motivos que pueden llevar a desarrollar conductas problemáticas, tanto en la vida diaria como en el tráfico.
- Analizar los motivos de la conducta delictiva y la recompensa obtenida.
- Proporcionar alternativas motivacionales.

3. METODOLOGÍA

La sesión 3 comienza con la bienvenida al grupo y con breves preguntas y comentarios sobre pensamientos, reflexiones o ideas que han surgido a raíz de la sesión anterior. Enlazando con el contenido tratado en la sesión 2, en esta trabajaremos cuáles son los motivos principales que les han llevado a realizar conductas delictivas.

Dinámica: Mis motivos

En primer lugar, se explicará las diferentes tipologías de motivos que existen y que mueven nuestra conducta, de una forma básica, con el objeto de que cada participante pueda realizar la actividad. A continuación, se solicitará que rellenen la tabla en su manual, sobre los motivos que mueven su conducta en la vida cotidiana.

MOTIVOS Y CONDUCTAS EN MI VIDA COTIDIANA		
TIPOS DE MOTIVOS	DESCRIPCIÓN DE LA CONDUCTA	RECOMPENSA OBTENIDA
Cosas que hago porque me hacen sentir bien, sentirme feliz		
Cosas que al hacerlas me provocan una emoción negativa (tristeza, ira miedo)		
Cosas que hago por mi propio beneficio		
Cosas que hago en beneficio de los demás		
Cosas que hago por mis instintos primarios		



A continuación se pedirá que rellenen de nuevo la misma tabla, pero en este caso se deberá trabajar y profundizar en los motivos que mueven las conductas de tráfico. Sirva como ejemplo la siguiente tabla:

MOTIVOS Y CONDUCTAS EN EL TRÁFICO		
TIPOS DE MOTIVOS	DESCRIPCIÓN DE LA CONDUCTA	RECOMPENSA OBTENIDA
Cosas que hago porque me hacen sentir bien, sentirme feliz	<i>Cedo el paso</i>	<i>Sonrisa peatón/conductor</i>
Cosas que al hacerlas me provocan una emoción negativa (tristeza, ira miedo)	<i>Toco el claxon porque no me dejan pasar en un cruce</i>	<i>Conduzco enfadado</i>
Cosas que hago por mi propio beneficio	<i>Correr con mi coche nuevo</i>	<i>Me miran, sienten envidia y llego antes</i>
Cosas que hago en beneficio de los demás	<i>En un cruce, dejo pasar a varios coches</i>	<i>Me dan las gracias, incluso con el claxon</i>
Cosas que hago por mis instintos primarios	<i>Acelerar de forma brusca cuando alguien se pone muy pegado a mi</i>	<i>Salgo el primero y conduzco alterado un rato</i>

Cuando el grupo haya terminado de rellenar las dos tablas, se solicitará que, de manera individual y como ejercicio de reflexión, identifiquen cuáles son los motivos que mueven sus conductas en sus vidas diarias y cuáles son los motivos que mueven sus conductas en el tráfico. Una vez identificados, los compararán destacando las diferencias/semajanzas que existen entre unos y otros.

A continuación se solicitará a cada uno/a de ellos/as que expongan sus motivos y las conductas resultantes con el objeto de que entre todos/as se distingan e identifiquen los motivos que pueden existir detrás de una conducta delictiva o problema, y qué alternativas se podrían elaborar para cada uno de ellos.

Se concluirá la sesión recordando y destacando cuáles son los principales motivos que llevan a mantener conductas seguras y prosociales en el tráfico, destacando los ejemplos más significativos que hayan comentado los/as participantes.

FIN DE MÓDULO

Al ser la última sesión de trabajo del módulo, es recomendable que en los últimos minutos de esta sesión se repasen los objetivos generales del módulo para resolver las posibles dudas o problemas que impidan alcanzar los objetivos trabajados en cada una de las sesiones.

Se concluirá la sesión y el módulo haciendo referencia al título del mismo con la metáfora del árbol: A través de este módulo hemos conocido “como son nuestras raíces y de qué se han alimentado” a través de (objetivos del módulo) hemos trabajado....., y hemos conseguido.....

Una vez finalizadas estas conclusiones se presentará de manera breve el siguiente módulo, con la metáfora del árbol y los principales objetivos y retos: “en el siguiente módulo trabajaremos.... y conseguiremos....., el símbolo que utilizaremos será (parte del árbol correspondiente).

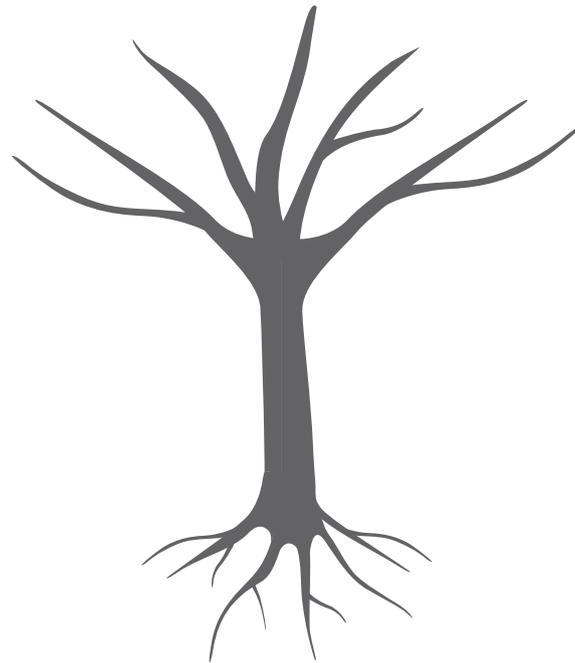


5. BIBLIOGRAFÍA

- Chóliz, M. (2004): *Psicología de la Motivación: el proceso motivacional*. Recuperado el 9 de noviembre de 2015 de: <http://www.uv.es/~choliz>
- Ruiz, M., Díaz, M., y Villalobos, A. (2012). *Manual de técnicas de intervención cognitivo conductuales*. 2ª Edición Descleé de Brouwer, S.A. : Bilbao
- Peris, R., y Agut, S. (2007). Evolución conceptual de la identidad social. El retorno de los procesos emocionales. *Revista Electrónica de Motivación Emoción*, 26-27.
- Tajfel, H. y Turner, J. C. (1986). The social identity theory of inter-group behaviour. En S.Worchel y W. G.Austin (Eds.), *Psychology of Intergroup Relations*. Chicago: Nelson-Hall.



MÓDULO I I. TOMA DE DECISIONES



“Tus decisiones, un tronco nuevo”

Sesiones 4, 5 y 6



ÍNDICE

1. Introducción	84
2. Marco teórico	85
3. Objetivos	93
4. Sesiones:	
- Sesión 4: Hablemos de decisiones.....	94
- Sesión 5: Tú decides	100
- Sesión 6: De la percepción a la acción.....	105
5. Bibliografía.....	113

I. INTRODUCCIÓN

El módulo II, cuenta con tres sesiones de trabajo y se denomina “*Tus decisiones, un tronco nuevo*”. Después del trabajo y los avances realizados en el módulo anterior, donde se trabajó la motivación inicial del grupo, los pensamientos, las creencias, las motivaciones y respuestas o acciones que llevaron a la conducta problema, es momento de comenzar a profundizar en cada una de las variables cognitivo-emocionales dentro de una aproximación más terapéutica.

La analogía del árbol que se utiliza en este módulo corresponde con la imagen de unas raíces, un tronco y el nacimiento de unas ramas nuevas, como elementos de sustento básico para conseguir los objetivos del programa. El proceso decisional ampara nuestras conductas cotidianas en general y viales en particular, como el tronco del árbol sustenta al resto de ramas, hojas y frutos.

La palabra decidir, proviene del latín *decidre*, cuyo significado se corresponde con “cortar, resolver”. Esta palabra puede tener diferentes significados: “*cortar la dificultad, formar juicio definitivo sobre algo dudoso o contestable*”; “*decidir una cuestión, resolver (tomar determinación de algo)*”; “*mover a alguien la voluntad, a fin de que tome cierta determinación*”. Cuando se conduce un vehículo se tiene que ir resolviendo las diferentes situaciones de tráfico, que en muchas ocasiones son dudosas o generan incertidumbre, hasta que se toma cierta determinación o decisión para resolverla. Esto es conducir o desplazarse: decidir o tomar decisiones sobre las diferentes situaciones que se nos van presentando en el escenario vial.

En este módulo vamos a trabajar las decisiones que llevan a las personas que conducen a infringir las normas. Cómo se gestionan las decisiones y qué variables intervienen en el proceso decisional es vital para la comprensión de la infracción y del delito vial. Entendiendo el proceso decisional, los/las participantes podrán en un futuro inmediato, razonar y decidir cómo circularán y qué decisiones tomarán ante las diferentes situaciones y escenarios de tráfico, valorando las consecuencias de la decisión final para que acaben categorizadas en peligrosas y prohibidas o seguras y adecuadas.

Este módulo cuenta con tres sesiones de trabajo en las que se trabajará el proceso de toma de decisiones en profundidad. Cada participante será consciente de la presencia de este proceso tanto en



su vida personal como en su faceta de conductor/a; comprenderá que la conducción es más una tarea de decisiones que una cuestión de habilidad. Así mismo, observará como la toma de decisiones es un proceso, con unas fases diferenciadas de las que se deriva un resultado final y unas consecuencias. El/la participante finalizará el módulo comprendiendo que una mala decisión en el tráfico puede tener consecuencias fatales y en algunos casos irreversibles.

2. MARCO TEÓRICO

Cuando se es un conductor/a con cierta experiencia, la conducción de un vehículo puede percibirse como una tarea fácil o casi automática, percepción muy diferente a la de un conductor novel. Teniendo en cuenta el gran número de incidentes, infracciones, delitos y accidentes de tráfico, la mayoría por error humano, es preciso concluir que conducir no es una tarea tan simple. Para manejar un vehículo es necesario que el conductor disponga de una serie de capacidades perceptivas, habilidades anticipativas, cognitivas y motoras, además de conocimientos normativos y de seguridad vial. Al mismo tiempo, toda esta combinación debe estar presidida por unas actitudes y valores hacia la conducción segura.

Pero para poder poner en práctica esta última idea, la persona que conduce tiene que saber cómo funciona el proceso cognitivo de toma de decisiones, tanto en cualquier ámbito de la vida como en el tráfico, contexto donde el peligro siempre está presente. Tomar decisiones es un proceso que el ser humano emplea en todas las facetas de la vida. Elegir entre varias opciones puede ser una tarea simple, pero a veces resulta compleja por la cantidad de factores y variables que influyen en ella.

2.1. TEORÍAS CLÁSICAS DE LA TOMA DE DECISIONES

Las teorías clásicas de toma de decisiones defienden que los seres humanos toman decisiones racionales, evaluando las ventajas y desventajas, y evitando las situaciones de incertidumbre (Squillace y Picón, 2010).

La toma de decisiones ha sido un proceso muy estudiado desde la perspectiva económica y psicológica. En un principio, las teorías clásicas concebían a los seres humanos como seres racionales que evalúan al detalle las diferentes opciones antes de realizar una elección. Según este planteamiento, las personas elegimos la alternativa que consideramos más adecuada para maximizar su utilidad, concepto éste último que hace referencia a las consecuencias favorables que se obtienen tras determinadas elecciones. Los individuos elegirán la opción que reporte más beneficios de entre todas las alternativas posibles.

Sin embargo, para que esta situación se lleve a la práctica, es necesario que la persona disponga de toda la información acerca de las diferentes alternativas de elección, sus consecuencias y su probabilidad.

Jacques Bernoulli formuló los fundamentos de la *Teoría de la Utilidad*, según la cual, la base de la toma de decisiones reside en el pensamiento racional (De Carlos, 2005). De acuerdo a esta teoría, los individuos eligen analizando cada opción junto con la probabilidad de su coste-beneficio, escogiendo así a la decisión con más ventajas. Una crítica a esta perspectiva es que las alternativas no siempre tienen un valor objetivo.

Otro factor decisivo en el proceso son las expectativas, que también influyen sobre la toma de decisiones. Para referirse a este aspecto se define el concepto *utilidad esperada* (aquellas metas, expectativas y preferencias que tienen los diferentes individuos a la hora de tomar decisiones). Para incluir el papel de las expectativas y el concepto de utilidad esperada se amplía la teoría clásica con la Teoría de la Utilidad Esperada, según la cual cada persona ante diferentes opciones evalúa la probabilidad de ocurrencia de cada alternativa y le asigna un valor en función de las expectativas de utilidad que tiene para una situación particular. La alternativa que maximice la utilidad esperada será la que los individuos racionalmente consideren como más acertada y por lo tanto esa opción será la elegida. De acuerdo con esta teoría:

- Las personas conocen las alternativas y las consecuencias de su elección, y son sensibles a esta información.
- Las personas son seres racionales y eligen aquellas alternativas que maximizan la utilidad esperada.
- Las consecuencias de las elecciones tienen probabilidades objetivas de ocurrencia.
- Existe independencia objetiva de cada opción.

Estas teorías clásicas han recibido diferentes críticas, la mayoría referidas a que se asumen probabilidades fijas para cada alternativa y especialmente a que se da por hecho el conocimiento de todas las alternativas cada vez que un individuo se enfrenta a la toma de decisiones. Dejando a un lado las críticas, estas primeras teorías sobre la toma de decisiones ejercieron una importante influencia en la formulación de distintas teorías biológicas y psicológicas (Squillace et al, 2010).

Las últimas investigaciones en este campo ponen de manifiesto que, en la mayoría de ocasiones, la toma de decisiones se basa en intuiciones e impresiones y no en una elaboración sistematizada de



la información. Aun cuando se trate de una decisión importante, las personas estamos acostumbradas y confiamos en el uso de y no recurrimos a una elaboración lógica para tomar decisiones. Este ahorro de “esfuerzo mental” nos permite mantener un procesamiento superficial y automatizado del medio con el que se interactúa. Al mismo tiempo, los heurísticos generalmente logran que las personas alcancen un funcionamiento correcto. Sin embargo, su uso indiscriminado puede conducir, en ocasiones, a malas decisiones.

Esta última idea la podemos relacionar con el modo que los/las conductores/as toman sus decisiones durante la conducción. Se piensa que se toman de manera casi automática, pero no es así. En nuestro cerebro se ponen en marcha una serie de procesos junto con un conjunto de factores, que se explicarán más adelante, que le hacen decidir y actuar de una determinada manera.

2.2. ESTRUCTURAS CEREBRALES NECESARIAS PARA TOMAR DE DECISIONES

Entender cómo funciona el cerebro humano mientras se conduce y aprender a optimizar su cometido, es fundamental para evitar que un conductor tome decisiones sin reflexión, pensando que son automáticas y que no dependen de él mismo sino únicamente de la situación.

Tomar decisiones es una actividad continua del ser humano en todos los órdenes de la vida. Elegir entre varias opciones puede ser una tarea muy simple, pero a veces resulta tan complejo, que se convierte en una preocupación importante. La toma de decisiones pone en juego numerosos procesos cognitivos, entre ellos el procesamiento de los estímulos presentes en una situación, el recuerdo de experiencias anteriores y la estimación de las posibles consecuencias de las diferentes opciones a elegir. Todos estos procesos requieren la implicación de la memoria de trabajo y, en conjunto, de las denominadas funciones ejecutivas, definiéndose estas últimas como un conjunto de procesos cognitivos entre los que se encuentran la anticipación, la elección de objetivos, la planificación, la selección de la conducta, la autorregulación, el autocontrol y el uso de realimentación (Sholberg y Mateer 1989). Entre otras funciones, se encuentran la inhibición de respuestas inadecuadas, la supervisión de las conductas en función de estados motivacionales y afectivos, la adecuada selección de conductas y su organización en el espacio y en el tiempo y la toma de decisiones (Lezak, 1995; Stuss y Levine, 2002). La mayoría de ellas se ejecutan en la conducción de vehículos.

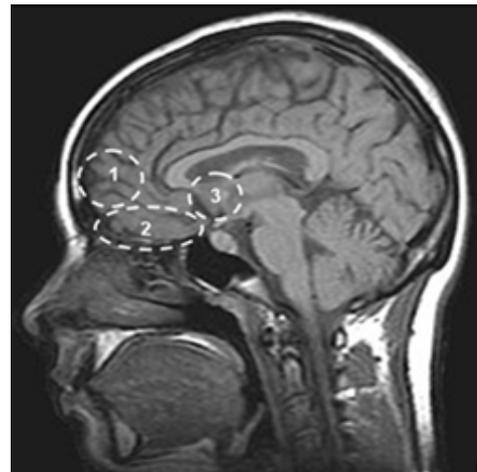
Investigaciones a partir de casos de lesionados cerebrales y su análisis mediante técnicas de neuroimagen, señalan a la corteza prefrontal, concretamente el área ventromedial (1) y orbitofrontal (2),

como las regiones claves para el proceso de toma de decisiones en el ser humano. La lesión en esta región puede provocar alteraciones en este proceso (Martínez-Selva y Sánchez-Navarro, 2006).

Otra estructura implicada en el proceso es la amígdala cerebral (3). La amígdala es considerada como una estructura esencial para el procesamiento emocional de las señales sensoriales. A esta estructura se le atribuye un importante papel en el desencadenamiento de respuestas emocionales, interviniendo de forma decisiva en el reconocimiento, aprendizaje y respuesta ante estímulos emocionales. Así, los estudios muestran el importante papel de la amígdala en las etapas iniciales de la tarea de toma de decisiones, aun antes de que el sujeto desarrolle una estrategia definida (Martínez-Selva et al., 2006).

ESTRUCTURAS CEREBRALES QUE INTERVIENEN EN LA TOMA DE DECISIONES.
IMAGEN DE UN CEREBRO HUMANO EN RMN (RESONANCIA MAGNÉTICA NUCLEAR).

- (1) Corteza prefrontal ventromedial
- (2) Corteza orbitofrontal medial
- (3) Amígdala

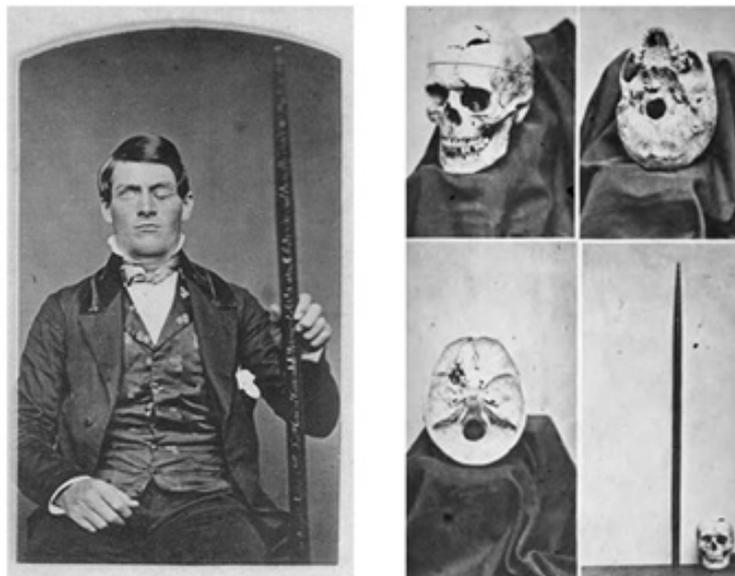


Conexiones entre estas estructuras: en investigaciones llevadas a cabo por Damasio (Damasio, Grabowski, Frank, Galaburda y Damasio (1994) citado en Contreras, Catena, Cándido, Perales, y Maldonado 2008), la corteza prefrontal ventromedial forma parte de un mecanismo emocional cuya función es orientar al individuo en el proceso de toma de decisiones mediante la generación de estados afectivos que le informan anticipadamente de las posibles consecuencias de una acción de resultado incierto. Por lo tanto, está implicada en la toma de decisiones emocionales debido a su posible participación en el aprendizaje de inversión afectivo (mientras más se invierte afectivamente en dar forma a una representación mental, más difícil será cambiarla), la propensión al riesgo y la impulsividad. Su especial entramado de conexiones con otras áreas de la corteza y con estructuras subcorticales como la amígdala, justifican que pueda tener un papel de interfase entre cognición y emoción, y desempeñar una función fundamental en la regulación y el control del comportamiento.



A modo de ejemplo, en la segunda mitad del s. XIX, ya se pudo investigar y demostrar cómo funciona la parte del cerebro que se encarga de tomar decisiones a partir del famoso caso de la lesión frontal de Phineas Gage, un empleado ferroviario al que una barra de hierro le atravesó en 1848 la parte anterior del cráneo, penetrando por el pómulo izquierdo y saliendo por encima de la frente, con una trayectoria que afectó probablemente a la zona ventromedial pero no a la dorsolateral del lóbulo frontal (Damasio, et al, 1994).

A LA IZQUIERDA, RETRATO DE PHINEAS P. GAGE MOSTRANDO LA BARRA DE HIERRO CON LA QUE SUFRIÓ LA LESIÓN.
A LA DERECHA, VISTAS DEL CRÁNEO EXHUMADO DE PHINEAS P. GAGE QUE MUESTRAN LAS LESIONES PRODUCIDAS



A pesar de que la lesión afectó de una forma tan severa el cerebro de Gage, su recuperación neurológica fue aparentemente rápida: no llegó a perder el conocimiento, y al poco tiempo desarrollaba una actividad motora normal, hablaba correctamente y entendía lo que se le decía, y no tenía problemas para recordar los acontecimientos previos y posteriores al accidente.

Sin embargo, el caso se hizo célebre entre la comunidad médica de la época porque, a pesar de la ausencia de déficit habitual en otras lesiones cerebrales, en el paciente se hicieron evidentes secuelas que afectaban a facultades más abstractas de su personalidad y su comportamiento social: se volvió “caprichoso e infantil” y “particularmente obstinado”. Actualmente se considera que estos síntomas pueden estar relacionados con un déficit en la capacidad para tomar decisiones guiadas por la emoción.

Por las consideraciones anteriores, se hace evidente que un/a conductor/a, además de disponer de órganos como “manos y pies”, casi imprescindibles para manejar un vehículo (por ejemplo, vehículos con mandos adaptados para conductores discapacitados), es necesario que su “cabeza” disponga adecuadamente de las estructuras cerebrales descritas anteriormente. A partir de estas premisas, es fundamental que la persona conductora, por una parte, conozca que dispone de estas estructuras que le ayudan si las utiliza adecuadamente, a evitar su accidente (como le pueden ayudar sus manos a realizar un giro a tiempo o a frenar ante un obstáculo); y por otra, que entrene los procesos que tienen lugar en dichas estructuras (percibir, interpretar, decidir, etc.), tal y como se entrena la habilidad de manejar el vehículo.

2.3. LA TOMA DE DECISIONES EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS

La conducción de vehículos se produce en un entorno complejo, dinámico y continuamente cambiante, donde el conductor es el elemento activo que lidera y coordina, en gran parte, al resto de componentes del tráfico como la vía, el vehículo, etc., a través de las decisiones y acciones que realiza al volante. Variables o factores transitorios como la edad, la experiencia al volante, la fatiga, el estrés, las emociones, el consumo de sustancias o fármacos, las enfermedades, etc., además de intervenir en las decisiones que toma el conductor, influyen en el funcionamiento de los procesos psicológicos como, el pensamiento, el razonamiento, la motivación, la percepción, la atención, el aprendizaje, la toma de decisiones, etc. (Montoro, Toledo, Lijarcio, Roca, Lloret, Martí-Belda y Puchades, 2012).

Mientras se conduce se debe estar constantemente atento a todo aquello que pueda ser importante para la seguridad, como las distancias entre vehículos, las indicaciones en el tablero de mandos, la señalización, los peatones, los niños jugando en la vía, los otros vehículos, etc.

Es evidente que con la experiencia, todo este proceso de atender al entorno, percibir, interpretar y actuar en consecuencia, se produce de una forma aparentemente automática. Sin embargo, detrás de cada una de las acciones se esconde todo un complejo proceso de toma de decisiones.

El ser humano es capaz de procesar muchísima información y tomar una decisión en apenas unos segundos. Para ello se cuenta con la ayuda de complejos procesos psicológicos. Cualquier alteración en alguno de estos sistemas puede generar en la persona que conduce decisiones incorrectas, desencadenando situaciones peligrosas con posibles consecuencias graves para la seguridad en el tráfico:



- **El sistema perceptivo:** cómo recibimos la información: la vista, el oído, etc. Un cálculo erróneo de una distancia de seguridad (por efecto del consumo de alcohol) puede con facilidad desembocar en un accidente.
- **El sistema cognitivo:** qué pensamos y cómo razonamos. Un razonamiento inadecuado (falsas creencias sobre la seguridad) puede llevarnos a tomar decisiones incorrectas.
El sistema motivacional: qué mueve a conducir de una cierta manera. Una falta de motivación para circular con seguridad nos expone fácilmente al riesgo.
- **El sistema emocional:** cómo nos sentimos y cómo influye el estado emocional. Un estado emocional alterado (ansiedad elevada, ira, euforia excesiva, etc.) puede hacer que nos precipitemos en la decisión.
- **El sistema actitudinal:** qué predisposición tenemos en el tráfico. Una actitud negativa hacia el cumplimiento de normas de convivencia en la circulación hace nuestra conducta imprevisible.

En los próximos módulos se va a tratar en mayor profundidad estos sistemas que están modulando la toma de decisiones, puesto que este proceso es clave para indagar en el porqué de las conductas inadecuadas en el tráfico.

Pero no todas las decisiones en situaciones de tráfico se toman a partir de la información inmediata que recibe el/la conductor/a. Existen decisiones tomadas de “antemano”, por el efecto de la experiencia y el aprendizaje sobre la toma de decisiones. A medida que el/la conductor/a se va enfrentando repetidamente a determinadas situaciones, va automatizando en parte su decisión y respuesta ante las mismas. Aparentemente, este fenómeno, nos podría parecer beneficioso, pero es un arma de doble filo, ya que cuando lo que se automatiza son las conductas de riesgo, se está urdiendo la posibilidad de ocurrencia de una infracción, delito o accidente.

2.3.1. El proceso de toma de decisiones

¿De qué manera realizamos una elección entre las alternativas existentes para resolver diferentes situaciones o dilemas? Mediante un proceso de toma de decisiones.

En general, este proceso se pone en marcha en multitud de situaciones y de contextos: familiar, profesional, sentimental, etc., a lo largo de la vida. En ocasiones, este proceso se realiza rápidamente cuando se resuelven problemas simples y cotidianos, pero existen otros casos en los que la toma de una mala o buena decisión puede tener repercusiones graves o irreversibles o, por el contrario, exitosas o susceptibles de poderse rectificar. Por ejemplo, cuando queremos comprarnos un piso o

decidir estudiar una carrera universitaria u otra. En estos casos existe la posibilidad de rectificar. Pero si la decisión ha sido tener un hijo, una vez éste nace, ya no se puede hacer marcha atrás. Lo mismo ocurre en la mayoría de las decisiones que tomamos en el tráfico.

Para entender mejor el proceso de toma de decisiones en el ámbito de la conducción, analizaremos en profundidad las tres fases del proceso: percepción y previsión, decisión y acción.

- 1. Percepción y previsión.** La persona que conduce ha de percibir e interpretar continuamente las distintas situaciones de tráfico que se le van presentando, dándoles un significado. De la calidad de estos datos y de la adecuada previsión que haga el conductor de esta información depende el resultado del resto del proceso. Así, factores como la lluvia, la niebla o los efectos de la fatiga, sueño, alcohol o drogas, pueden afectar a una correcta percepción y previsión.
- 2. Decisión.** A partir de la información recibida, de su interpretación, de la experiencia, de las motivaciones y de las actitudes, se toma una decisión. Los mecanismos psicológicos que determinan esta decisión se encuentran principalmente en:
 - Los dominios motivacional y emocional que incluyen las metas, las necesidades, las emociones, los sentimientos y las actitudes del conductor. Por ejemplo, circular rápido e impulsivamente puede estar motivado por llegar antes a casa, demostrar a nuestro acompañante que somos muy hábiles conduciendo o competir infantilmente con otros usuarios de la vía. Todos estos motivos inhiben una conducción segura.
 - El dominio cognitivo incluye los pensamientos, los razonamientos, los juicios y las falsas creencias. La información adquirida en la conducción se integra con la que ya tenemos en nuestra memoria, es decir, con la experiencia previa. En esta fase, los errores suelen producirse cuando el significado que se le da a una situación (razonamiento) es incorrecta y se toma una decisión también incorrecta: “veo un vehículo a lo lejos en el cruce, así que no me detengo en el stop”. Tomar esta decisión implica ignorar varias razones que deberían tenerse en cuenta, tales como: “ese vehículo puede ir a una alta velocidad y aparecer de repente cuando yo estoy cruzando”.
- 3. Acción.** Una vez asimilado y decidido lo que se va a hacer, se ejecuta la respuesta motora. Es únicamente en esta última fase cuando se considera relevante la destreza del conductor, por lo que, como venimos comentando, la conducción de un vehículo no es una mera cuestión de habilidades motoras. Es muy importante que la población conductora reflexione que no se



es mejor conductor/a por controlar mejor los mandos del vehículo, sino aquel que ha sabido prever y evitar situaciones de riesgo mediante una adecuada toma de decisiones, por lo que no necesita poner a prueba continuamente sus habilidades al volante.

Después de entender cómo funciona el proceso de toma de decisiones en la conducción, es necesario recordar la existencia de dos variables de especial relevancia:

- **el tiempo** del que disponemos para tomar una decisión y tras ella, realizar la acción;
- **el carácter de irreversibilidad** de la propia decisión.

Las decisiones del/la conductor/a deben ser rápidas y apropiadas a las circunstancias, puesto que una decisión tomada fuera de plazo o inapropiada, puede inevitablemente provocar el accidente o incluso la muerte.

Resumiendo, una vez percibida la situación vial, se debe hacer una correcta interpretación y evaluación de la misma. Después, se toma una decisión acerca de la acción o maniobra más adecuada a realizar y ejecutarla en el menor tiempo posible. En definitiva, en la tarea de conducción incorporamos no sólo nuestras destrezas psicomotoras sino también nuestras expectativas, actitudes, experiencias, motivos y emociones. Por lo tanto, el elemento subjetivo es evidente que se convierte en un aspecto clave en la conducción, decisivo en la propia evitación del accidente, en la comisión de infracciones y delitos y, en definitiva, en la seguridad vial.

3. OBJETIVOS DEL MÓDULO

- Conocer el proceso de toma de decisiones y los aspectos que pueden influir en él.
- Consolidar la idea de que son los propios conductores quienes toman las decisiones en su conducción.
- Reflexionar sobre los procesos psicológicos que influyen en la toma de decisiones del conductor.
- Conocer la secuenciación del proceso de toma de decisiones y trabajar sobre cada una de las partes.
- Modificar los patrones decisionales de los usuarios para aprender a tomar decisiones seguras y legales en el tráfico.

4. SESIONES

SESIÓN 4. HABLEMOS DE DECISIONES

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

La toma de decisiones es un proceso de aprendizaje natural o estructurado mediante el cual se selecciona una alternativa u opción de un conjunto de al menos dos, para resolver diferentes situaciones o conflictos.

Los seres humanos realizan de forma continua este proceso, que les ayuda a decidir en los diferentes ámbitos que rodean sus vidas (familiar, laboral, económico, educativo o formativo, etc.). Esto no quiere decir que toda decisión sea acertada. Cada día las personas toman decisiones para las cuales no necesariamente escogen la mejor opción.

En el momento en que tomamos una decisión hay que ser conscientes de que trae consecuencias positivas o negativas y que quizás implica un riesgo. Cuando la decisión es individual, la persona hace uso de su razonamiento y pensamiento para elegir una decisión ante un problema o conflicto; también influyen sus emociones y sus motivaciones en cada una de esas decisiones, aunque a veces, no ayudan a tomar la decisión adecuada (FUNDESYRAM, 2011).

En cualquier toma de decisiones hay tres elementos básicos: la tarea, el decisor y la respuesta.

Desde los inicios de la investigación en este campo, **la tarea** se ha considerado como el primer y principal determinante de la elección. Aunque hoy en día no se mantiene esta consideración, si se sigue pensando que su conocimiento es básico para poder entender la decisión. Esto se debe a que es muy difícil generalizar los patrones de toma de decisiones que realizamos, por lo que cada vez se tiende a explicar el proceso acotado a un conjunto de tareas con determinadas características compartidas. Más adelante se especifica cómo es el proceso de toma de decisiones en el tráfico.

Esta necesidad de diferenciar **las tareas** ha llevado a proponer distintos criterios de clasificación. Por ejemplo, Howard (1968), propuso un espacio tridimensional para su ubicación, contando con las dimensiones siguientes:

- **La complejidad**, evaluaría el grado de dificultad para realizar la tarea.
- **El dinamismo**, hace referencia al desarrollo temporal, clasificando así las tareas de estáticas a dinámicas.
- **El riesgo**, evalúa la seguridad en el conocimiento que el sujeto tiene de los elementos implicados, pudiendo clasificarse las tareas en deterministas o probabilistas.



El **decisor** ha ido tomando cada vez más protagonismo. A día de hoy, el decisor se concibe como un procesador activo de información. Toda toma de decisión implica el logro de un objetivo, el uso de sistemas de almacenamiento de información y los pasos del procesamiento, aspectos para los que el decisor humano tiene ciertas limitaciones. Las características del almacenamiento, clasificación y recuperación de la memoria a largo plazo están directamente implicadas en la utilización de estrategias aprendidas o atajos mentales, conocidos como heurísticos.

Los heurísticos son estrategias de resolución de problemas y de proceso de la información. Un heurístico consiste en una rutina simplificada que nos proporciona soluciones para gran cantidad de problemas cotidianos. Puesto que los heurísticos no reflejan un conocimiento profundo de la estructura de los problemas, puede conducir a falacias y errores bajo ciertas condiciones. Por este motivo los heurísticos han adquirido la connotación negativa de ser un “atajo mental” que permite al individuo liberarse de la necesidad de procesar la información completa y sistemáticamente. Los heurísticos cumplen la importante función adaptativa de simplificación y economía en un entorno complejo en el que la sistemática y exhaustiva revisión de cada tarea rutinaria conduciría a una sobrecarga de información (Espinosa y Jóluskin, 1999).

Como se ha visto anteriormente, la conducción de vehículos se produce en un entorno complejo, dinámico y continuamente cambiante, donde el conductor es el elemento activo que lidera y coordina, en gran parte, al resto de componentes del tráfico como la vía, el vehículo, etc., a través de las decisiones y acciones que realiza al volante. En este contexto se utilizan los heurísticos, puesto que la tarea de conducir trae consigo la característica de parecer rutinaria o automática, utilizando los “atajos mentales” para ahorrar recursos y llevar a cabo las numerosas decisiones en espacios de tiempo mínimos. En muchas ocasiones, estas estrategias no son las adecuadas en un ámbito de riesgo como es el tráfico.

Una vez se han puesto en marcha los mecanismos de decisor y tarea, el individuo emite una **respuesta**. Esta respuesta se caracteriza por una enorme diversidad de modos y por la falta de generalización de los resultados.

Para poder evitar que un conductor tome decisiones sin reflexión en el tráfico, es importante entender cómo funciona el cerebro y saber que se dispone de ciertas estructuras que participan, incluso más que las manos y los pies, en la conducción de vehículos.

Investigaciones a partir de casos de lesionados cerebrales, señalan a la corteza prefrontal,

concretamente *el área ventromedial y orbitofrontal*, como las regiones claves para el proceso de toma de decisiones en el ser humano. Otra estructura en la toma de decisiones es *la amígdala cerebral*, considerándose esencial para el procesamiento emocional de las señales sensoriales. Así, los estudios muestran el importante papel de la amígdala en las etapas iniciales de la tarea de toma de decisiones, aun antes de que el sujeto desarrolle una estrategia definida (Martínez-Selva et al., 2006).

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Conocer el proceso de toma de decisiones como proceso psicológico básico en el ser humano.
- Identificar el proceso de toma de decisiones en la vida cotidiana.
- Ser capaz de distinguir los elementos que forman el proceso de toma de decisiones y que influyen en él.
- Conocer las estructuras cerebrales que participan en el proceso de toma de decisiones.

3. METODOLOGÍA

Se comenzará el módulo y la sesión comentando con los/las participante que nos encontramos en el inicio de un nuevo módulo del programa, en un estadio más avanzado del árbol:

“En la sesión anterior finalizamos el primer módulo del programa: la motivación inicial para el cambio, donde empezamos a conocernos, fijamos nuestras normas básicas de grupo y analizamos nuestras motivaciones y acciones que nos llevaron a cometer el delito.

Con la realización de este primer módulo comenzó a crecer nuestro árbol por las raíces. En esta sesión seguiremos creciendo a través de una nueva temática: la toma de decisiones. Con el trabajo de este módulo conseguiremos una nueva parte de nuestro árbol, el tronco y nacimiento de ramas, símbolo de nuestro progreso en el programa y sus contenidos”.

Una vez se ha introducido el módulo, se comenzará con las actividades propuestas para esta sesión. La idea es crear un debate y espacio de reflexión con el grupo, a través de una serie de dinámicas, para despertar la curiosidad en los participantes en torno al proceso de toma de decisiones, un proceso que se realiza continuamente y del que, en la mayoría de las ocasiones, no somos conscientes.



1º. Dinámica: Consenso en grupo, las decisiones

Se indicará a los/las participantes que se va a realizar una puesta en común sobre conceptos relacionados con la toma de decisiones, a través de unas preguntas que tendrán en su manual. Se pedirá al grupo que conteste cada pregunta por turnos. El/la profesional irá apuntando en la pizarra u otro soporte las palabras clave que los/las participantes vayan expresando (verbal o escrita) y que describan las definiciones de siguiente tabla. Entre todos, se completarán las definiciones y respuestas llegando a un consenso común. En caso de que no se emitan respuestas certeras, se podrá facilitar “pistas” o información hasta llegar a la respuesta adecuada.

DEFINICIÓN DE CONCEPTOS A TRAVÉS DE PREGUNTAS

1. ¿Qué es una decisión?

Una decisión es el resultado de un proceso de toma de decisiones, una opción escogida entre un grupo de alternativas por parte una persona o un grupo.

2. ¿Por qué se le llama “proceso” a la toma de decisiones?

Porque una secuencia de aprendizajes, naturales o estructurados, mediante la cual se selecciona una alternativa u opción de un conjunto de al menos dos, para resolver diferentes situaciones o conflictos.

3. ¿Cómo se toman las decisiones?

Las decisiones son tomadas tras un proceso en el que se incluyen multitud de variables. Es una elección entre varias alternativas que varía según la persona, la cuestión sobre la que se decida, las consecuencias de la decisión, la importancia de la decisión, etc.

4. ¿Tomas las decisiones igual que los demás?

Un elemento fundamental de la toma de decisiones es el agente decisor. Cada persona tiene sus prioridades, preferencias, escala de valores, expectativas, etc., incluso sus emociones y motivaciones, por lo que ante un mismo escenario las decisiones cambian.

5. ¿Conocemos todas las alternativas que tenemos?

En la mayoría de los casos no somos conocedores ni de todas las alternativas que tenemos para tomar una decisión ni de las características de las mismas. Es por ello que muchas veces empleamos heurísticos (atajos mentales), que nos facilitan y economizan el proceso de toma de decisiones. Por ejemplo, entramos en el supermercado para comprar un paquete de galletas. Vemos un paquete de color marrón, con el logotipo de un corazón y una manzana y en la etiqueta un precio elevado. Al lado tenemos otro paquete: una caja verde de color brillante, con estrellitas

y un precio más barato. Viendo las características de los paquetes y los precios, podemos pensar que las primeras galletas son más saludables, que tienen menor contenido en grasa y en azúcar y que son de mayor calidad. Una toma de decisiones más en profundidad nos hubiera llevado a leer los ingredientes y cantidades de cada uno de los paquetes para poder establecer las características de cada uno y elegir en función de nuestras preferencias.

6. ¿Cuándo ha sido la última vez que has tomado una decisión?

La toma de decisiones es un proceso que realizamos a diario. Posiblemente la última decisión que los participantes hayan tomado ha sido la ropa que se pondrían el día de hoy, el peinado que se harían, la comida que prepararían. . . o alguna otra decisión de la vida cotidiana.

7. ¿Se puede aprender a tomar decisiones?

Podemos aprender a tomar mejores decisiones, a mejorar el razonamiento, a analizar mejor las alternativas que tenemos para tomar la decisión más acertada o que más ventajas nos reporte.

8. ¿Influyen nuestras emociones en la toma de decisiones? ¿Influye nuestra motivación en la toma de decisiones?

La motivación y la emoción son elementos que influyen en la toma de decisiones. Por ejemplo, si voy a comprarme un teléfono móvil y mi objetivo y por tanto mi motivación está dirigida a sólo realizar llamadas con él, escogeré entonces un teléfono más sencillo y económico. Mientras que si mi intención es tener un teléfono de última generación para ser como mis amigos, y con él consultar noticias, redes sociales y realizar videollamadas, al tomar mi decisión elegiré un terminal más moderno y seguramente más caro. Para mostrar la influencia de la emoción en las decisiones podemos recurrir al siguiente ejemplo: he tenido un mal día en el trabajo, llego a casa enfadado/a. Esa misma tarde mi hijo me pide permiso para salir por la noche con sus amigos, pero no se lo doy. Si hubiera sido un buen día y hubiera sido mi emoción la alegría en lugar del enfado, ¿habría podido ser diferente mi decisión?

9. ¿Mientras conduces tomas decisiones?

Conducir es una tarea de toma de decisiones. Tras cada maniobra hay una decisión que cada conductor toma en función de su propia experiencia, los elementos que observa, el vehículo que conduce, la motivación que tiene, emociones que siente, pensamientos, etc. Descubrir más en detalle este proceso en el ámbito de tráfico es uno de los objetivos generales del módulo, por lo que en esta sesión simplemente lo daremos a conocer, sin dar demasiados detalles, para no saturar al/la participante.

El profesional puede ampliar y modificar estas preguntas según los comentarios que vayan surgiendo en el debate. Aunque sin desviarse de la temática general, dejar fluir los comentarios de los/las participantes.



Una buena forma de concluir el debate y la sesión será a partir de la pregunta 9.

“Hemos analizado el proceso en general de toma de decisiones, en las siguientes sesiones vamos a trabajar en relación al mundo del tráfico. Pero antes vamos a conocer dónde están nuestros centros de decisión en nuestro cerebro”.

2º. Dinámica: Mi cerebro y mis decisiones

En esta parte de la sesión se van a identificar las estructuras cerebrales de las que dispone el ser humano y que nos ayudan a tomar decisiones. Se puede plantear de dos formas:

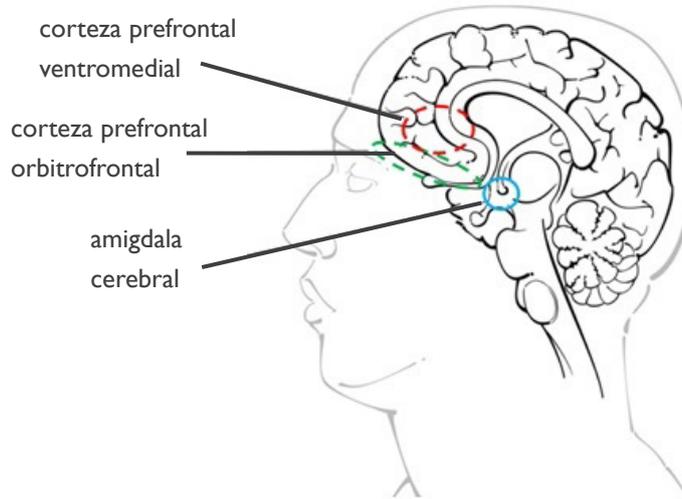
- a) Que el grupo trabaje la imagen del cerebro humano en el manual del/la participante (dibujo en blanco) y que identifique y coloree las partes descritas en marco teórico (corteza prefrontal ventromedial, corteza orbitofrontal medial y amígdala). Para ello, se podrán utilizar lápices o rotuladores de colores.
- b) Que el grupo trabaje la imagen dibujada en la pizarra u otro soporte. En este caso, se podrán pedir voluntarios para dibujar la imagen y trabajar sobre ella.

“En vuestro manual y en la pizarra tenemos una imagen que simula nuestro cerebro. ¿Sabéis que tenemos dentro del mismo unas pequeñas estructuras que nos ayudan a tomar las decisiones? ¿Sabéis que sin ellas no podríamos hacerlo y nos comportaríamos de forma impulsiva y sin razonar? Es verdad que a veces sí que tenemos conductas impulsivas y, después de llevarlas a cabo, nos preguntamos si las podríamos haber evitado. En este caso, es la llamada “amígdala cerebral” quien gestiona nuestras emociones, pero gracias a las estructuras de la corteza prefrontal (ventromedial y orbitofrontal), podemos controlarlas, pensarlas, razonarlas, para así tomar las decisiones adecuadas” “Está en nuestra mano decidir en todo momento, igual que girar el volante con las manos o frenar con los pies. Decidir, se hace con el cerebro, en concreto con las estructuras que estamos viendo”

De forma opcional y para personalizar esta tarea se puede pedir a cada participante que, para cerrar la sesión, se dibuje a sí mismo o que caracterice la imagen que han trabajado con su propia apariencia (cabello, gafas, pecas, complementos, etc.). En el caso de que se lleve a cabo, se puede recordar que cada manual es personal y que al finalizar el programa será de su propiedad.

Sería interesante relacionar, preguntar o reflexionar conjuntamente, qué puede ocurrir con estas estructuras cerebrales cuando se encuentran bajo la influencia de sustancias; alcohol, drogas o fármacos y cual va ser el resultado en nuestra conducción.

ESTRUCTURAS CEREBRALES DE LA TOMA DE DECISIONES



SESIÓN 5. TÚ DECIDES

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

En el entorno vial, el conductor es el agente que lidera y coordina mayoritariamente el resto de componentes del tráfico (la vía, el vehículo...). Todo ello a través de las decisiones y acciones que realiza al volante.

Detrás de cada una de nuestras acciones en este entorno se esconde un complejo proceso de toma de decisiones, proceso con gran impacto directo en la ejecución de las maniobras.

Tanto en cualquier situación como a la hora de ponernos al volante, los seres humanos somos capaces de procesar gran cantidad de información y tomar una decisión en apenas unos segundos. Para ello contamos con la ayuda de complejos procesos psicofisiológicos, como:

- **Percepción:** cómo recibimos la información: la vista, el oído, etc. Un cálculo erróneo de una distancia de seguridad (por efecto del consumo de alcohol) puede con facilidad desembocar en un accidente.
- **Cognición:** qué pensamos y cómo razonamos. Un razonamiento inadecuado (falsas creencias



sobre la seguridad) puede llevarnos a tomar decisiones incorrectas.

- **Emoción:** cómo nos sentimos y cómo influye el estado emocional. Un estado emocional alterado (ansiedad elevada, ira, euforia excesiva, etc.) puede hacer que nos precipitemos en la decisión.
- **Motivación:** qué mueve a conducir de una cierta manera. Una falta de motivación para circular con seguridad nos expone fácilmente al riesgo.
- **Actitud:** qué predisposición tenemos en el tráfico. Una actitud negativa hacia el cumplimiento de normas de convivencia en la circulación hace nuestra conducta imprevisible.

Cualquier alteración en alguno de estos sistemas puede generar en el conductor decisiones incorrectas, desencadenando situaciones peligrosas con posibles consecuencias de alto riesgo para la seguridad en el tráfico.

Pero no todas las decisiones en situaciones de tráfico se toman a partir de la información inmediata que recibimos. En el proceso también pueden influir otros factores como el efecto de la experiencia y el aprendizaje. A medida que el conductor se va enfrentando repetidamente a determinadas situaciones, va automatizando en parte su respuesta ante las mismas.

Este fenómeno, que en principio nos podría parecer beneficioso, es una auténtica arma de doble filo, ya que cuando lo que se automatiza son las conductas de riesgo, se está incubando la posibilidad de ocurrencia del accidente (Montoro, Toledo, Lijarcio, Roca, Lloret, Martí-Belda y Puchades, 2012).

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Reconocer que tras una infracción, un delito de tráfico o un accidente se encuentra una decisión mal tomada.
- Analizar los procesos psicológicos que influyen en el conductor y en sus decisiones en el tráfico.
- Ser consciente de que cada decisión tiene una consecuencia positiva o negativa.

3. METODOLOGÍA

Se recordará a los/las participantes la temática del módulo y se enlazarán con los conocimientos previos adquiridos en la sesión anterior (la toma de decisiones es un proceso, lo empleamos en nuestra vida cotidiana, continuamente tomamos decisiones que tienen unas consecuencias y ya conocemos dónde se realiza la toma de decisiones (cerebro)...).

Dinámica: Estudio de casos

Se indicará al grupo que encontrarán una serie de textos breves en su manual para trabajar en grupo. Se dividirán en grupos para realizar la tarea que consistirá en el análisis de casos relacionados con el tráfico. Se dará la siguiente instrucción:

“Vamos a leer entre todos una serie de situaciones o casos relacionados con el tráfico, donde, en primer lugar, deberemos encontrar qué pasó para que la persona sufriera la consecuencia final (infracción o accidente)”.

Una vez analizados los casos e identificados los orígenes de las consecuencias, se solicitará a los/las participantes que analicen en grupo el porqué de esas conductas, cuál es el origen, qué ocurrió momentos antes de esa conducta. Para ello, se volverá a leer cada uno de los casos en voz alta y entre todos los grupos se darán las respuestas. Se ofrecerá la siguiente instrucción:

“En segundo lugar, vamos a analizar los posibles pensamientos, emociones, motivaciones que influenciaron en esa toma de decisiones”

El/la profesional clasificará y relacionará cada una de estas respuestas con los procesos psicofisiológicos básicos que nos ayudan a tomar decisiones en el tráfico: percepción, cognición, emoción, motivación y actitud. El objetivo es averiguar cómo estos procesos determinaron la toma de decisiones asociadas a un resultado.

En cada “caso” se preguntará una serie de interrogantes como apoyo: ¿Qué pasó antes de la consecuencia final? ¿Qué percibió? ¿Qué pensó? ¿Qué sintió? ¿Qué le motivó? ¿Qué actitud frente a la norma se detecta?

Los casos están descritos en la siguiente tabla y en el manual del/la participante:

ESTUDIOS DE CASOS

1. Alberto volvía del trabajo a casa con su coche. Eran las 11 de la noche un lunes, se acordó que no tenía nada para cenar en casa, por lo que dejó el coche en segunda fila y fue a comprar algo rápido. Al regresar al vehículo pensó que para 2 minutos que le quedaban de trayecto no era necesario ponerse el cinturón. Al volver la esquina lo pararon en un control.

2. Juan había quedado con unos amigos. Hacía mucho tiempo que no se veían y estuvieron tomando unas cervezas en el bar donde solían reunirse. Juan trabajaba al día siguiente, todavía tenía que hacer la compra y



algunas tareas de casa, por lo que debía marcharse. Habían sido sólo un par de cervezas, su casa no estaba lejos, serían sólo 5 minutos en su moto... No se fijó en una señal de stop y chocó contra una furgoneta.

3. Era sábado y Pilar salió de casa a media tarde para visitar a unos familiares que viven en una localidad cercana. A mitad de camino paró en un área de descanso, se tomó un café, leyó el periódico del día y conversó con el empleado de la gasolinera. Cuando ya continuaba con el trayecto, sonó su teléfono móvil. “Será alguno de mis familiares” pensó. “Me he entretenido bastante tiempo en el descanso y ya estarán esperándome, será mejor que conteste a la llamada para tranquilizarles”. Pilar contestó la llamada y tras un par minutos se salió de la carretera.

4. Era una tarde despejada, el sol brillaba y la temperatura era agradable. María se acababa de comprar un coche nuevo, estaba muy ilusionado y con ganas de probarlo. Entró en la autovía, estaba prácticamente solo en la carretera, pensó que era el momento de probar el motor, así que aceleró hasta alcanzar 220km/h. A las pocas semanas recibió una notificación en su domicilio: había cometido un delito contra la seguridad vial.

5. Gerardo era un inquilino de una antigua finca en las afueras de la ciudad. Llevaba tiempo pensando en mudarse al centro, hasta que se decidió y comenzó la mudanza. Tenía todas sus cosas empaquetadas, sólo faltaba llevarlas a su nueva casa. Gerardo no tenía permiso de conducir, se lo habían retirado por agotar sus puntos. “Con un viaje en mi furgoneta sería suficiente para trasladarlo todo”. En mitad del trayecto, en un control rutinario fue parado por la policía.

PREGUNTAS A REALIZAR:

¿Qué pasó antes de la consecuencia final?

¿Qué percibió? ¿Qué pensó? ¿Qué sintió? ¿Qué le motivó?

¿Qué actitud frente a la norma se detecta?

Es posible que ante el caso 3, los participantes en pequeños grupos establezcan que la causa del accidente sea una distracción. Sin embargo, cuando debatamos las situaciones en grupo, debe quedar de manifiesto que, efectivamente estas son las causas del suceso pero que tras de ellas se encuentra una toma de decisiones errónea. No ha sido cosa del azar, o la mala suerte o una casualidad: una toma de decisiones errónea arrastra una acción también errónea, y con ella, unas consecuencias graves o irreparables.

Se pondrá de manifiesto que las consecuencias positivas en el tráfico son invisibles. Esto quiere decir que no se percibe como positivo respetar la norma, por ejemplo (nadie nos regala nada inmediatamente por haber respetado la velocidad o un semáforo rojo). Pero hay que tener en cuenta,

que una prueba legal de que sí que hay una recompensa es el aumento de saldo de puntos en el permiso de conducir tras permanecer un tiempo sin cometer infracciones (Ley 17/2005 de Seguridad Vial).

Se puede dinamizar el debate que surge a partir de estos casos con las siguientes preguntas:

- ¿Cómo es el principio de esas decisiones que llevan a un final u otro?
- Pero, antes de tomar la decisión en estos casos ¿qué ocurre, qué se piensa, qué se razona y cómo?
- Entonces, ¿podemos concluir que los accidentes son decisiones mal tomadas?
- ¿Quién lo puede evitar? ¿Quién es el que toma la última decisión?
- ¿Tras una infracción o un delito también hay una mala decisión?

Para finalizar la sesión, se propone a los participantes que reflexionen de manera individual en su propio caso (ya sea en el delito que les lleva al programa, como alguna infracción administrativa cometida o accidente sufrido) y vea cómo se repite el esquema. Opcional: se podría utilizar el caso de algún/a voluntario/a para exponer su caso y analizarlo en grupo.

Dinámica: En positivo

En esta dinámica vamos a trabajar las decisiones positivas que llevan a un/a conductor/a a mantenerse dentro de los límites de la normativa y legislación de tráfico y que, por lo tanto, reportan consecuencias positivas. Se podrá introducir la dinámica con las siguientes palabras:

“Quizás esta sea una época difícil para vosotros, la que rodea a los hechos relacionados con el delito por el que estáis aquí. Pero vamos a pensar ahora en momentos positivos y especiales de vuestra vida en los que os hayáis sentido felices. Haced memoria de todos aquellos momentos ¿Cómo llegasteis a ellos? y ¿qué decisiones os permitieron disfrutar de esos momentos?”

Se pueden comentar los siguientes temas u otros que crea oportuno el/la profesional:

- El primer beso
- Graduación en el colegio/instituto/universidad
- Viaje o vacaciones con amigos/as o pareja
- Celebración de la mayoría de edad o aquel cumpleaños inolvidable
- El primer sueldo
- Día de la boda, viaje de novios
- Nacimiento de hijos/as, sobrinos/as, etc.
- Otros



Tras comentar estos momentos de la vida, asociados a decisiones positivas cada participante trabajará de forma individual con su manual:

“Pensemos ahora en más aspectos positivos, pero centrados en el tráfico”:

1. Recuerda el día que obtuviste tu primer permiso de conducir, ¿cómo conseguiste el aprobado?, ¿fue un día importante para ti?, ¿lo recuerdas?, ¿quieres compartir lo que sentiste?, ¿qué te aportó obtener el permiso?, ¿independencia, libertad de movimiento, no depender de los demás, seguridad?
2. A lo largo de tu trayectoria como conductor/a, ¿has estrenado un coche o moto?, ¿qué sensaciones tuviste?, ¿te hizo ilusión? Recuérdalo y compártelo al resto de compañeros/as.
3. ¿Comenzaste a conducir con 8 puntos? ¿Cómo te sentiste cuando conseguiste los 12? ¿Qué decisión o decisiones te llevaron o habrían llevado a lograrlo?
4. Un/a conductor/a puede llegar a tener hasta 15 puntos en su permiso, ¿es tu caso?, ¿qué decisiones te permitieron o habrían permitido alcanzar esa cifra?

“Piensa ahora en tu situación actual y futura. Una decisión o conjunto de decisiones te llevaron a asistir a este programa. Si hay una próxima vez tendrás quizás tengas que ir a prisión. ¿Cómo puedes evitarlo?, ¿qué decisiones te evitarían que a prisión?, ¿es importante para tu situación personal, para tu vida cotidiana, para tu familia o trabajo, etc., no tener antecedentes penales?, ¿en qué aspectos te perjudica más?”

“No conducir hasta que cumplas la condena; no consumir sustancias prohibidas legalmente cuando preveas que vas a conducir una vez cumplas la condena; no arriesgar realizando maniobras impulsivas y peligrosas durante tu conducción, etc. (se hará referencia a los casos particulares de cada participante). Estas decisiones te van a llevar a que vuelvas a obtener tu permiso de conducir y te dará la libertad, la independencia, la seguridad, etc., que tuviste antes de realizar los hechos (o cadena de hechos) que te han traído hasta aquí. Recuerda cuando no tenías problemas para coger tu vehículo, cuando no tenías a tus espaldas infracción o delito alguno. ¿Te gustaría volver a esa situación? Está en tus manos”

SESIÓN 6. DE LA PERCEPCIÓN A LA ACCIÓN

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

El proceso de toma de decisiones es un continuo en nuestra vida diaria. Este proceso se realiza rápidamente cuando se trata de resolver problemas cotidianos y sencillos (qué cocinar para la cena, ponerse una vestimenta u otra, comprar un accesorio de un color u otro).

Errar en una de estas decisiones no reviste de mayor importancia, sin embargo existen otras situaciones en las que una mala o una buena decisión puede tener repercusiones importantes (ya sean positivas o negativas) que también pueden ser irreversibles. Decisiones de este tipo serían, por ejemplo, conducir excediendo la tasa de alcoholemia. Esta decisión puede dar como resultado un siniestro, donde además se pueden registrar fallecidos (consecuencias negativas e irreversibles).

Teniendo en cuenta las consecuencias que pueden seguir a una toma de decisiones errónea, resulta de importancia conocer el proceso al detalle. En el proceso de toma de decisiones se atraviesa por las siguientes fases:

1. Percepción. El conductor ha de percibir e interpretar continuamente las distintas situaciones de tráfico que se le van presentando.

2. Previsión y anticipación. Una vez recogida toda la información (señales, peatones, vehículos, etc.), el conductor le da un significado. De la calidad de estos datos y de la adecuada previsión que haga el conductor de esta información depende, en gran medida, el resultado del resto del proceso. O bien, anticiparse si se sabe que se va a beber o consumir otras drogas, no coger el vehículo; también en casos de sueño, fatiga, enfermedades, fármacos, etc.

3. Decisión. A partir de la información recibida, de su interpretación, de la experiencia, motivación y actitud, se toma una decisión.

4. Acción. Una vez asimilado y decidido lo que vamos a hacer, actuamos a través de respuestas motoras. Es únicamente en esta última fase cuando es importante la destreza motora del conductor; por lo que, la conducción de un vehículo no es una mera cuestión de habilidades motoras.

Existen otras variables también implicadas en el proceso y que pueden condicionarlo: el tiempo del que disponemos para tomar una decisión y realizar la acción; y el carácter de irreversibilidad de la propia decisión.

Las decisiones del conductor deben ser rápidas y apropiadas a las circunstancias, puesto que una decisión tomada fuera de plazo o inapropiada, puede inevitablemente provocar el accidente o incluso la muerte (Montoro et al, 2012).

Hay que tener en cuenta y es muy importante que las decisiones en el tráfico no siempre se toman durante la conducción, sino antes de subir al vehículo (si se sabe que se va a beber o tomar otras drogas, con antelación se puede prever no coger el vehículo y movernos con otros medios; si



no se tiene el permiso de conducir con vigencia o suspendido, la decisión de no coger el vehículo se toma antes de subir en él; si se tiene que circular en condiciones meteorológicas adversas).

En los casos de que una persona tenga que tomar una decisión ante un problema que comprometa su seguridad, o sea importante llevar a cabo una tarea y no se tenga claro cómo actuar, se puede tomar como guía el proceso de toma de decisiones y resolución de problemas de D´Zurilla y Goldfried (1971), que conciben este proceso en cinco operaciones:

- 1. Orientación hacia el problema:** reacciones de carácter cognitivo-afectivo-conductuales inmediatas de una persona (atención, creencias, suposiciones, valoraciones, expectativas, etc.) cuando se enfrenta por primera vez con una situación problemática (tengo el permiso de conducir retirado o suspendido y necesito ir a otro lugar; he bebido y tengo que volver a casa)
- 2. Definición y formulación del problema:** consiste en clarificar y comprender la naturaleza específica del problema.
- 3. Generación de alternativas:** crear tantas soluciones como sea posible, con el fin de llevar al máximo la posibilidad de encontrarnos con la opción “correcta”.
- 4. Toma de decisiones:** evaluar las alternativas en relación a la solución y seleccionar la(s) mejor(es), para ser implementadas(s).
- 5. Puesta en práctica de la solución y verificación:** comprobar el resultado de la solución y evaluar la eficacia de la misma para tener bajo control la situación problemática.

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

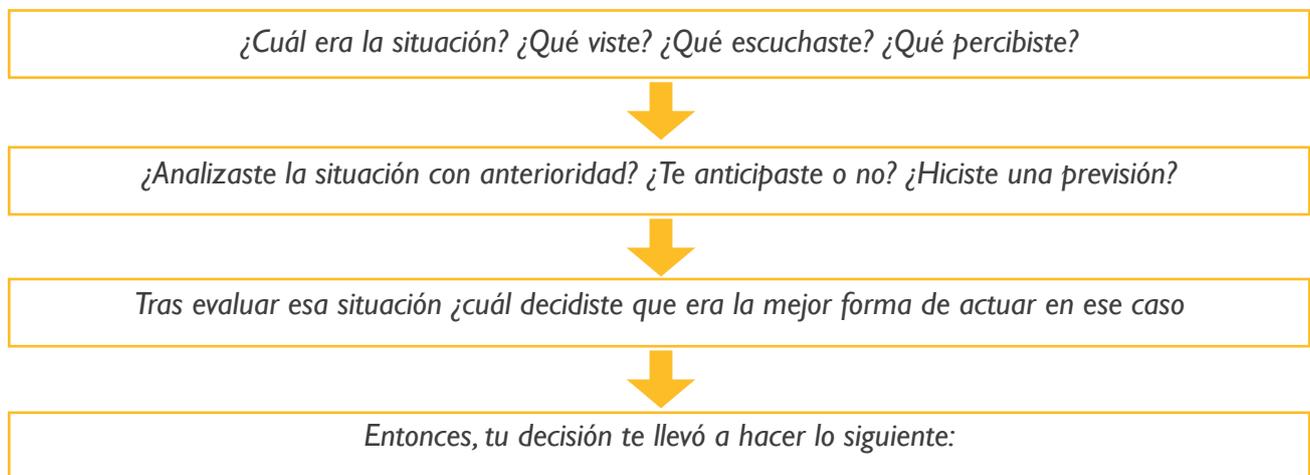
- Conocer las fases del proceso de toma de decisiones.
- Ser consciente de la complejidad del proceso de toma de decisiones.
- Comprender la implicación del proceso de toma de decisiones en las comisión de infracciones, delitos y en los accidentes de tráfico.
- Ser capaz de observar las fases del proceso de toma de decisiones en el propio caso.
- Buscar alternativas para solucionar problemas que surgen en el tráfico.

3. METODOLOGÍA

Dinámica: Así fue el proceso de mi decisión

En el manual del/la participante hay una serie de preguntas referidas los hechos que rodearon al delito contra la seguridad vial por el cual asisten al programa. En primer lugar, se responderán individualmente en cada manual en el espacio reservado para ello.

Piensa en los momentos previos a cometer el delito que te ha traído a este programa y responde a estas preguntas, tanto si la situación se planteó durante la conducción o antes:



Una vez se ha realizado el trabajo de forma individual, se pasa a comentar algún caso en grupo (siempre y cuando el/la participante se muestre a favor). Acto seguido, se comentará el texto que contiene la parte de “fundamentación y bases teóricas”, explicando el proceso de toma de decisiones (Percepción, Anticipación y Previsión, decisión...) sobre el caso de algún participante voluntario o sobre algún ejemplo ficticio.

Esta tarea también se podría realizar a la inversa, explicando primero las fases para que después cada participante sepa describir el proceso de la situación que rodeo a su delito.

Al finalizar, se reflexionará sobre la relevancia de saber diferenciar cada fase e interiorizar el peso que tiene cada una de ellas para la tomar decisiones seguras, no restando importancia a ninguna de dichas fases.



Dinámica: Tablas de decisión

Otra tarea que se puede trabajar en esta sesión, o a continuación de la anterior, es elaborar “tablas de decisión” (o complementaria según su desarrollo y su evolución en el tiempo).

Se trabajará el proceso de toma de decisiones a través de la exposición de diferentes casos donde se deberá generar y recoger en una tabla diferentes alternativas a la situación que se plantea (a), valorar las consecuencias (e) y tomar una decisión.

En primer lugar se pedirá a los/las participantes que se dirijan a la parte del manual donde se trabaja esta tarea. En dicha sección los participantes encontrarán diferentes casos con su correspondiente tabla de decisión vacía. Se expondrá el primer caso y se trabajará con el grupo para hacerles la actividad más comprensible:

Caso 1: Mario acaba de echar cinco huevos en un tazón con la intención de hacer una tortilla. Dispone, además, de un sexto huevo del que no conoce su estado, aunque es de esperar que en caso de encontrarse en buen estado y no ser utilizado, se estropeará. A Mario se le presentan tres posibles alternativas:

1. Romper el huevo dentro del tazón donde se encuentran los cinco anteriores.
2. Romperlo en otro tazón diferente.
3. Tirarlo directamente.

Dependiendo del estado del sexto huevo, las consecuencias o resultados que pueden presentarse para cada posible alternativa se describen en la siguiente tabla (en el manual estarán vacías las celdas blancas y habrá de rellenarlas).

ALTERNATIVAS	ESTADO DEL 6º HUEVO	
	Si el huevo está en buen estado...(e_1)	Si el huevo está en mal estado...(e_2)
Romperlo dentro del tazón (a_1)	Tortilla de 6 huevos	5 huevos desperdiciados y no hay tortilla
Romperlo en otro tazón (a_2)	Tortilla de 6 huevos y un tazón más que lavar	Tortilla de 5 huevos y un tazón más que lavar
Tirarlo (a_3)	Tortilla de 5 huevos y un huevo bueno desperdiciado	Tortilla de 5 huevos

Posibles preguntas para orientar al grupo:

A1: “Si el sexto huevo está en buen estado y lo rompe dentro del tazón, ¿qué conseguirá Mario?”

A2: “Si el sexto huevo está en buen estado y lo rompe dentro del tazón, ¿qué conseguirá Mario?”

A3: “Mario tira el huevo directamente ¿y si estaba en buen/mal estado?”

Una vez el grupo ha trabajado el ejemplo y comprendido la dinámica de la tarea, se le presentan otros casos para trabajar de la siguiente forma:

1. Exposición del caso por parte del/la profesional.
2. Elaboración individual de la tabla de decisión.
3. Elección de la decisión.
4. Puesta en común de los resultados.
5. El/la profesional expone y justifica cual sería la decisión adecuada.

Caso 2: 15 de diciembre, te encuentras en una cena de empresa/cena con amigos, son las 5 de la mañana, acabáis de salir del pub donde os habéis tomado varias copas. En ese momento decidís finalizar la agradable noche que acabáis de vivir e iros a casa. Has acudido con tu coche con dos compañeros, los cuales han bebido una cantidad de alcohol similar a la tuya. Uno de ellos se ofrece para conducir y sabes que no la primera vez que lo hace después de haber bebido y además se le ve bastante cuerdo. ¿Qué hacemos? También se podría utilizar el ejemplo de que el conductor y propietario del vehículo tiene el permiso sin vigencia y tienen que desplazarse a una reunión o comida, etc.



Posible resolución (en el manual estarán vacías las celdas blancas):

ALTERNATIVAS	¿CÓMO VOLVEMOS A CASA?	
	Ventajas (e_1)	Inconvenientes (e_2)
Ir en taxi	<i>No hay casi riesgo de sufrir un accidente, no hay riesgo de cometer un delito ni de que te pongan cualquier tipo de multa, no hay riesgo de perder el permiso de conducir.</i>	<i>Al día siguiente hay que recoger el coche. Me cuesta 10 euros.</i>
Nos esperamos un rato	<i>Nos vamos en coche, no hay necesidad de ir al día siguiente a por el coche y nos ahorramos el taxi.</i>	<i>Perdemos tiempo, no sabemos si el rato será suficiente para eliminar todo el alcohol, existe riesgo de sufrir un accidente, existe riesgo de que te multen e incluso es probable que estés incurriendo en un delito</i>
Conduce el amigo	<i>Nos vamos en coche, no hay necesidad de ir al día siguiente a por el coche, nos ahorramos el taxi y si multan a alguien no es a ti.</i>	<i>Sabemos que si nos paran, dará positivo y habrá multa, lo más probable es que también esté cometiendo un delito. Existe gran probabilidad de sufrir un accidente y lo que era una noche agradable puede convertirse en una pesadilla.</i>

No hay una sola respuesta correcta, cada participante puede plantearse las alternativas que crea convenientes, lo importante es escoger aquella que no suponga riesgo. Por ejemplo es posible que un/a participante se decida por quedarse a dormir en el coche e irse a su casa al día siguiente, sería otra posible alternativa.

Caso 2: Es lunes 08:30 de la mañana, te encuentras en el coche de camino al trabajo, estas circulando a 60-70 km/h porque llegas tarde. Te encuentras en una avenida que en ese momento tienes todos los semáforos en verde y aceleras para no perder la oportunidad. Cuando estas a 30 metros del último, éste se pone en ámbar. ¿Qué hacemos?

Posible solución (el participante encontrará vacías las celdas blancas):

ALTERNATIVAS	¿QUÉ HAGO?	
	Ventajas (e ₁)	Inconvenientes (e ₂)
Freno y me espero.	<i>No hay casi riesgo de sufrir accidente.</i>	<i>Llegaré más tarde.</i>
Freno, me espero, pero luego correré más aún.	<i>No hay casi riesgo de sufrir accidente en ese momento, luego compenso la espera del semáforo.</i>	<i>Aumentará el riesgo de sufrir un accidente así como sus consecuencias.</i>
Acelero	<i>Paso el semáforo, posiblemente llegue antes.</i>	<i>Podemos atropellar a un peatón, colisionar con otro vehículo, sufrir lesiones, sanciones o delitos</i>

Como en el caso anterior, no hay una sola respuesta correcta, cada sujeto puede plantearse las alternativas que crea convenientes, lo importante es escoger aquella que no suponga riesgo, que en la tabla anterior sería frenar y esperar.

Como conclusión general el profesional debe hacer entender que ante una situación existen diferentes alternativas y que debemos aprender a elegir la alternativa más correcta o segura si hablamos del tráfico, sin olvidar que las decisiones tienen que tener una visión de consecuencias y resultado a largo plazo.

FIN DE MÓDULO

Al ser la última sesión de trabajo del módulo, es recomendable que en los últimos minutos de esta sesión se repasen los objetivos generales para resolver las posibles dudas o problemas que nos impidan alcanzar los objetivos trabajados en cada una de las sesiones.

Concluiremos la sesión y el modulo haciendo referencia al título del mismo con la metáfora del árbol: A través de este módulo hemos creado “nuestras decisiones, un tronco nuevo” a través de (objetivos del módulo) hemos trabajado....., y hemos conseguido.....

Una vez finalizadas estas conclusiones presentaremos de manera breve el siguiente módulo, con la metáfora del árbol y los principales objetivos y retos: “en el siguiente módulo trabajaremos.... y conseguiremos....., el símbolo que utilizaremos será (parte del árbol correspondiente).



5. BIBLIOGRAFÍA

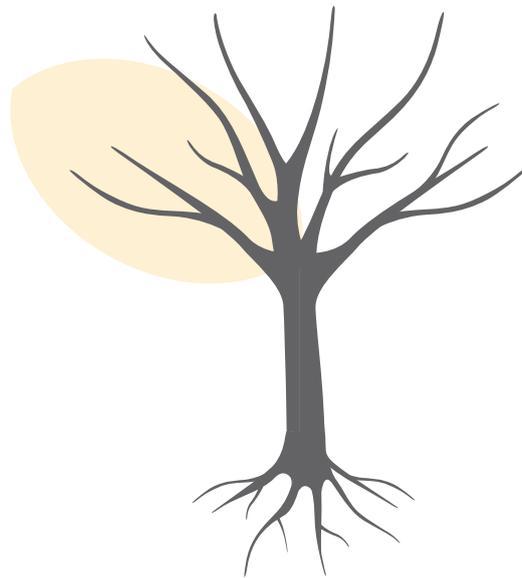
- Contreras, D.; Catena, A.; Cándido, A. y Perales, J.C. (2007). Funciones de la corteza prefrontal ventromedial en la toma de decisiones emocionales. *International Journal Of Clinical And Health Psychology*, 8, (1), 285-313.
- Damasio, H., Grabowski, T., Frank, R., Galaburda, A. M., y Damasio, A. R. (1994). *The return of Phineas Gage: clues about the brain from the skull of a famous patient*. *Science*, 264, 1102-1105.
- Damasio, R. (1998). *El error de Descartes*. Barcelona: Crítica.
- De Carlos, J. C. (2005). Después de Kahneman y Tversky; ¿Qué queda de la Teoría Económica? *Revista de Economía y Estadística*, 18(1), 55-98.
- D'Zurilla, T.J., y Goldfried, M. R. (1971). Problem solving and behavior modification. *Journal of abnormal psychology*, 78(1), 107.
- Epinosa, P. y Jóluskin, G. (1999). Razonamiento Moral, Utilización de Heurísticos e Indicadores de Actividad Cognitiva: Aportes para un Modelo de Conducta Prosocial. *Psyche*, 8(2).
- FUNDESYRAM (2011). *¿Cómo enseñar a tomar decisiones acertadas?* Recuperado el 9 de diciembre de 2015 http://www.fundesyram.info/document/PDFPUB/TOMA_DECISIONES.pdf
- Howard, R. (1968). The foundations of decision analysis. *Systems Science and Cybernetics*, IEEE Transactions on, 4(3), 211-219.
- León, O. G. (1987). *La toma de decisiones individuales con riesgo desde la psicología*. *Estudios de Psicología*, 8(29-30), 79-94.
- Lezak, M. (1995). *Neuropsychological assessment* (3a. Ed.). New York: Oxford University Press.
- Martínez-Selva, J. M., Sánchez-Navarro, J. P., Bechara, A., y Román, F. (2006). Mecanismos cerebrales de la toma de decisiones. *Revista de neurología*, 42(7), 411-418.
- Montoro, L.; Toledo, F.; Lijarcio, J.I.; Roca, J.; Lloret, M.C.; Martí-Belda, A. y Puchades, R. (2012). *Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducación Vial - Manual del Formador*. (5ª ed. Rev.) Madrid: Dirección General de Tráfico.
- Rodríguez Estrada, Mauro. Manejo de problemas y toma de decisiones. Vol. 8 (2a. ed.). : Editorial El Manual Moderno
- Ros, D. C., Martínez, A. C., Ortiz, A. C., López, J. C. P., y López, A. M. (2008). Funciones de la corteza

prefrontal ventromedial en la toma de decisiones emocionales. *International Journal of Clinical and Health Psychology*, 8(1), 285-313.

- Santoyo, C., Vázquez, F. (2004). *Teoría Conductual de la Elección: Decisiones que se revierten*. UNAM: México.
- Sholberg, M.M. y Mateer, C.A. (1989). *Remediation of executive functions impairments*. In Sholberg MM, Mateer CA, eds. *Introduction to cognitive rehabilitation*. New York: Guilford Press.
- Squillace, M., y Picón Janeiro, J. (2010). La influencia de los heurísticos en la toma de decisiones. *Investigación. psicológica*, 15(3), 157-173.
- Stuss, D.T. y Levine, B. (2002). Adult clinical neuropsychology: Lessons from studies of the frontal lobes. *Annual Review Psychology*, 53, 401 – 433.



MÓDULO III. PERCEPCIÓN DEL RIESGO EN LA VÍA PÚBLICA



“Percibir el riesgo nos hará crecer con seguridad”

Sesiones 7, 8 y 9



ÍNDICE

1. Introducción	118
2. Marco teórico	119
3. Objetivos	126
4. Sesiones:	
Sesión 7: Mis temores favoritos	127
Sesión 8: Las amenazas en el tráfico	135
Sesión 9: El equilibrio del riesgo, lo que percibo y lo que acepto.....	147
5. Bibliografía	155

I. INTRODUCCIÓN

El módulo III, cuenta con tres sesiones de trabajo y se denomina “Percibir el riesgo nos hará crecer con seguridad”. Uno de los mayores problemas que tienen las personas que conducen en su conducta diaria, es que en muchas ocasiones no son capaces de percibir el riesgo que tienen las diferentes situaciones o escenarios del tráfico.

Cada situación de tráfico tiene un riesgo objetivo (el riesgo “real” que tiene la situación de tráfico) y un riesgo subjetivo (el riesgo individual que cada persona percibe). A mayor distancia entre el riesgo objetivo y el riesgo subjetivo, mayor probabilidad tendremos de sufrir un accidente o de vulnerar la ley de tráfico y seguridad vial.

La analogía del árbol que se utiliza en este módulo es la imagen de un árbol creciendo con un tronco sólido y robusto, como trazando el camino hacia las futuras ramas -desarrollado en el módulo anterior- y una gran hoja que brota para formar la copa del árbol.

La palabra “riesgo” proviene del árabe *rizq* (lo que depara la providencia) a través del italiano *rischio* o *risico* y de las diferentes significaciones que propone la RAE, *la de contingencia o proximidad de un daño*, es la que más se aproxima a nuestro significado. De la misma manera que la conceptualización de accidente, el “riesgo” en muchas ocasiones se asocia a significados de azar, juego, providencia, como indica su propia etimología árabe, pero realmente nos indica la magnitud de un posible daño a sufrir, a la hora de tomar una decisión ante una situación de tráfico. El riesgo se concibe en función de la vulnerabilidad frente a cada tipo de situación peligrosa, por lo que debemos tener claro la diferencia entre peligrosidad (probabilidad de ocurrencia de un peligro), y vulnerabilidad (probabilidad de ocurrencia de daños ante una situación peligrosa).

Cuanto más vulnerables somos las personas por diferentes condiciones, en el caso del tráfico por conducir un vehículo en mal estado o por no estar en óptimas condiciones, mayor es el riesgo de sufrir un accidente, pero cuanto más factible es el perjuicio o daño debemos saber que mayor es el peligro. Esto nos da como conclusión en esta etimología que el riesgo se refiere a la posibilidad de



daño bajo determinadas circunstancias, mientras que el peligro es la “probabilidad de daño” bajo esas circunstancias. Por ejemplo, desde el punto de vista del riesgo de daños a la integridad física de las personas, cuanto mayor es la velocidad de circulación de un vehículo en carretera mayor es el “riesgo de daño” para sus ocupantes, mientras que cuanto mayor es la imprudencia al conducir mayor es el “peligro de accidente” (y también es mayor el riesgo del daño consecuente).

Este tercer módulo es determinante para que el/la profesional sea capaz de hacer entender que la conducción, además de un proceso de toma de decisiones, también es una interpretación de los riesgos y peligros que tienen los escenarios del tráfico, los cuales debemos identificar y evaluar.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. LAS TEORÍAS DEL RIESGO EN LA CONDUCCIÓN

La conducción implica un gran número de tareas complejas, en comparación con cualquier otra actividad humana, que conllevan un importante grado de riesgo objetivo. Una vez en movimiento, el/la conductor/a y el peatón deben de realizar de manera constante ajustes y maniobras, para alcanzar sus objetivos y también para evitar situaciones potencialmente peligrosas. La conducción de un vehículo en concreto, está caracterizada por la ambigüedad e la incertidumbre, donde las diferentes situaciones de tráfico nos harán tomar decisiones anticipatorias con mucha rapidez. Conductor y peatón deben extraer constantemente información de las situaciones, interpretarlas y estimar las posibles consecuencias de las alternativas de acción. Esa anticipación la realiza el/la conductor/a confrontando los materiales informativos presentes y los conocimientos previamente adquiridos, con el nivel de seguridad y riesgo que percibe y el que quiere asumir. Las informaciones que utiliza la persona que conduce son en su mayor parte implícitas, no teniendo las informaciones explícitas (la señalización y la legislación) más que un valor indicativo, una función de regulación social, que depende para su acatamiento del valor personal que el/la conductor/a y los demás usuarios/as de la vías les otorguen.

En las últimas décadas, han sido los modelos propositivos o cognitivo-motivacionales los que han dado mayor importancia al tema de la percepción del riesgo y de la seguridad en las vías públicas, a la hora de explicar el comportamiento humano en el tráfico. Dentro de este marco se han desarrollado tres modelos importantes: el “Modelo de Riesgo Cero” de Näätänen y Summala (Näätänen y Summala, 1974,1976), la “Teoría Homeostática del Riesgo” de Wilde (Wilde, 1982a), el “Modelo de Amenaza-Evitación” de Fuller (Fuller, 1984). En este módulo se va a trabajar en base a ellos.

Las investigaciones más recientes sobre la percepción del riesgo van dirigidas a la detección de peligros del tráfico. El enfoque que se está trabajando se orienta hacia la evaluación de la detección de peligros en los/as nuevos/as conductores/as, los expertos y los que conducen de forma insegura, así como hacia el desarrollo de una herramienta de entrenamiento para mejorar la habilidad de los/as conductores/as en percibir o detectar peligros. Estos trabajos consisten en plantear unas preguntas después de visionar dos tipos de situaciones peligrosas distintas: unas donde era posible predecir lo que iba a pasar a partir de claves del entorno y conocimiento previo; y otras situaciones que requerían que se detectara el peligro directamente (Castro, Padilla, Benítez, García-Fernández, Estévez, López-Ramón, Roca, y Crundall, 2012).

Con la comprensión de los modelos tradicionales mencionados y tomando como referencia la metodología de la detección de peligros, se van a realizar diversas dinámicas para conseguir aumentar la percepción del riesgo en las vías de los/as participantes.

2.2. LOS MODELOS PROPOSITIVOS O COGNITIVO-MOTIVACIONALES

Estos modelos enfatizan el aspecto motivacional del concepto de riesgo, compartiendo la idea general de que si se quiere incrementar la eficacia de las medidas preventivas a adoptar, deben tener un carácter motivacional, que empuje a todos los implicados en situaciones de tráfico a percibir y asumir menos riesgos. El postulado básico de los modelos cognitivomotivacionales es que las creencias, expectativas y anticipaciones que los individuos tienen respecto a los eventos futuros son un determinante fundamental de su conducta, que se considera así: propositiva, dirigida a metas, y basada en las intenciones conscientes del sujeto.

a) Modelo de Riesgo Cero de Näätänen y Summala

Näätänen y Summala (1974,1976), conciben la conducción como una tarea de pasos auto-impuestos, en la que las exigencias sobre las habilidades de la persona que conduce están determinadas fundamentalmente por sus propias decisiones. En particular, estos investigadores plantean que los motivos y las emociones del/la conductor/a son al menos tan importantes en la conducción, como las limitaciones en sus habilidades o las deficiencias en las vías y los vehículos. Este modelo establece como puntos nucleares de la teoría: las bases motivacionales de la tarea de conducción y la adaptación

*Extraído de: Montoro, L. (2005). La percepción de la seguridad y la percepción del riesgo en el tráfico. los modelos cognitivo motivacionales. V Simposio Internacional de Antropología Viaria. 'La percepción de la seguridad como factor de riesgo'. Barcelona: Fundación Abertis.



sensorial a los riesgos percibidos en las vías (Summala, 1988).

Existen dos grupos de determinantes motivacionales de la tarea de conducción, unos **excitatorios**, que llevan a la persona que conduce a percibir menos el riesgo y a tomar decisiones más arriesgadas, y otros **inhibitorios**, que llevan a percibir más la seguridad y con ello tomar decisiones más prudentes.

MOTIVOS EXCITATORIOS:

- **Los objetivos relativos al viaje**, que pueden ser globales y a largo plazo (ej., emplear el menor tiempo posible en el desplazamiento), y parciales o a corto plazo, determinados por la propia situación del tráfico (ej., adelantar o correr porque había atasco).
- **Las emociones, surgidas en la propia situación de tráfico**, (ej., cuando un/a conductor/a se irrita por el comportamiento de otro/a; piensa que le han adelantado de forma incorrecta y va en su persecución o, con ocasión de un intento legal de adelantamiento, puede sentirse humillado/a e intenta evitar el adelantamiento); o bien, las derivadas de situaciones ajenas al tráfico (ej., divorcio, enfermedad propia o ajena, problemas económicos o laborales, conductas antisociales, etc.).
- **El efecto de los modelos comportamentales y del aprendizaje observacional**, (ej., la tarea de conducir, especialmente en el caso de los/as más jóvenes o pertenecientes a determinadas clases sociales o status, que se ven a menudo influidos/as por las normas prevalentes entre los componentes de su grupo de pertenencia que le son transmitidas a través de la publicidad, las conductas de líderes o prescriptores sociales, las retransmisiones deportivas, las películas, las series de televisión o materiales gráficos de diverso tipo, que modelan su idea de lo que debe ser la conducción. En muchos casos se trata de estilos de conducción temeraria, arriesgada, nunca exenta de peligros, pero que las “posibilidades” del vehículo o dada la “gran pericia” que el protagonista desarrolla al máximo, nunca desemboca en accidente.
- **El exhibicionismo y la autoafirmación** (ej., hay personas que experimentan la necesidad de lucirse y de probar su pericia y habilidad al volante, especialmente en ciertas ocasiones y situaciones. El desajuste personal y social, la falta de asertividad, el deterioro o la insatisfacción en las relaciones interpersonales, la falta de habilidades sociales, la marginación social o personal, los fenómenos de facilitación social, el deseo de destacar dentro de un grupo, etc.), pueden llevar a acciones compensatorias alternativas a las usuales, provocando una necesidad de probar

la propia competencia y habilidad en otros campos.

- **Los motivos puramente hedónicos:** (ej., el placer que deriva de la tarea de conducir, puede convertirse en el objetivo principal de la misma).
- **La deliberada búsqueda y aceptación de riesgos y emociones intensas;** (ej., la monotonía, el aburrimiento, la imposibilidad de alcanzar las metas propuestas en una sociedad tremendamente competitiva y frustrante, etc.).

MOTIVOS INHIBITORIOS:

Junto a estos motivos excitatorios, existen también motivos inhibitorios que actúan como mecanismos preventivos o de control. El elemento inhibitorio más importante es el “Control subjetivo de riesgo” o “Control frente amenazas”, es decir, la identificación de un sentimiento o anticipación de una amenaza: su activación genera diferentes grados de temor, dependiendo de la cantidad y naturaleza del riesgo experimentado o esperado de la situación de tráfico. Este mecanismo de control lleva a la persona que conduce a mantener un equilibrio estable entre el nivel de riesgo percibido y el nivel de riesgo objetivo, asociado a una determinada situación (Montoro, Carbonell, Sanmartín, y Tortosa, 1995).

Este mecanismo inhibitorio se considera, sin embargo, bastante ineficaz, debido a algunas propiedades de los procesos cognitivos y motivacionales del/la conductor/a, que señalamos a continuación:

- **La adaptación sensorial a la velocidad,** que provoca en el/la conductor/a una subestimación de la misma. La velocidad es un constructo que el sujeto construye a partir de sus propias percepciones de seguridad o riesgo, o que determina mirando el velocímetro; no obstante, existe una cierta tendencia a subestimar la velocidad de un vehículo, especialmente cuando se trata de velocidades muy altas. Resulta una experiencia común a conductores/as y pasajeros/as, que la velocidad de un vehículo parece mucho mayor en el inicio de un viaje, que cuando esa misma velocidad se mantiene durante cierto tiempo. Circular a una velocidad constante provoca una adaptación de nuestros sentidos y una consiguiente “desaceleración subjetiva”, o lo que es lo mismo produce la impresión de circular a menor velocidad de la que realmente se lleva. Además, los avances técnicos y la implementación de nuevas tecnologías en la vía y en el vehículo reducen o eliminan distintos factores que producen la impresión subjetiva de velocidad (ej., al atenuar el ruido, la vibración, la fricción, al incrementar el número de carriles, al eliminar



obstáculos, curvas, giros, el diseño de vías amables, etc., se pierden claves perceptivas que ayudan al control subjetivo de la velocidad).

- **La sobreestimación de la propia habilidad como conductor/a;** que sería característica de aquellas personas que perciben que sus posibilidades de tener un accidente o de recibir una sanción son significativamente menores que las de sus semejantes, disminuyendo, por tanto, la probabilidad de que realicen acciones conductuales de tipo preventivo.
- **La reinterpretación de la evitación de situaciones amenazantes y la minimización de las consecuencias de un accidente,** que tienden a reafirmar la autoimagen de la persona que conduce como capaz y seguro, incrementando la confianza en su propia habilidad para resolver adecuadamente las situaciones más comprometidas, y que puede llevarle a ignorar señales de peligro.
- **La práctica y la experiencia** pueden contribuir mucho, a disminuir el umbral subjetivo de riesgo percibido de la persona que conduce. Este proceso se apoya en el hecho de que los accidentes ocurren raramente, si se compara su frecuencia con el tiempo que pasamos en la carretera.

En este mismo sentido se incluiría el hecho de que la mayor parte de los/as conductores/as evalúa la conducción como una tarea sencilla y fácil, que se llega a dominar con gran perfección y casi a automatizar. A esta idea subjetiva de facilidad se une el convencimiento de que la persona controla totalmente su propio vehículo, sin tener en cuenta las otras variables del entorno y, por lo tanto, participa, en gran medida en la determinación de la naturaleza y grado de dificultad de las situaciones a que debe adaptarse.

El equilibrio entre ambos tipos de motivos “excitatorios e inhibitorios” es lo que da lugar a una conducción segura, su desequilibrio provoca, por el contrario, un estilo de conducción más insegura y de alto riesgo.

Por último, señalan el escaso efecto disuasorio que tiene la vigilancia policial, ya que el riesgo percibido de sanción por infracciones de tráfico es muy bajo y la posibilidad de impunidad muy alta.

b) Modelo de Amenaza Evitación de Fuller

Este modelo considera que la tarea de conducción implica el aprendizaje de respuestas de evitación frente a estímulos amenazantes. Esto significa que los/as conductores/as asocian peligros

en función de los estímulos que perciben en las diferentes situaciones de tráfico. Estos estímulos provienen de señales de tráfico, curvas, mal estado de la vía, conducir bajo el efecto de sustancias, etc., que permitan a las personas anticipar y percibir un mayor o menor nivel de riesgo, y aplicar a la situación de conducción principios de conducta bien aprendidos y consolidados, que le llevarán a evitar el peligro. Conducir conlleva riesgo y puede producir daños, lo que debe motivar a los/as conductores/as a identificar y evitar las situaciones que puedan ser peligrosas para ellos (Fuller, 1988).

En un sentido más preciso, el término “amenaza” hace referencia a que la mayor parte del tiempo que una persona emplea en conducir, no se está enfrentando con estímulos aversivos, sino con estímulos potencialmente aversivos o amenazas; asimismo, se subraya el término “evitación” porque prácticamente todo el tiempo que pasa una persona a los mandos de su vehículo está, o bien evitando estímulos aversivos (ej., evitar un alcance con otro vehículo), o bien evitando la propia posibilidad de que esos estímulos surjan (ej., reducir la velocidad). Esta acción preventiva es posible, dado el hecho que las situaciones peligrosas surgen de la interacción entre lo que el/la conductor/a realiza y las características de la vía y del entorno.

En la conducción también hay estímulos discriminativos (ej., un vehículo de grandes dimensiones detenido a la entrada de una curva con escasa visibilidad ocupando nuestro carril), que nos indica que puede sobrevenir un estímulo aversivo (ej., una colisión con un vehículo circulando en sentido contrario); frente a esa situación, las personas pueden emitir dos tipos de conducta de evitación (ej., adelantar el obstáculo o detenerse).

La mayor parte de los peligros de las vías públicas están asociados con ciertas “señales o estímulos discriminativos” (ej., señales de tráfico, distancia de seguridad en terreno deslizante, velocidad de aproximación a curvas sin visibilidad, cruces, pasos a nivel, etc.) cuyo significado el/la conductor/a debe haber aprendido. No obstante, el estímulo discriminativo de peligro no implica necesariamente que éste vaya a surgir poco después, sino tan sólo que existe una cierta probabilidad de que así ocurra.

Asimismo, frente a una señal concreta de peligro, se puede dar o no la respuesta de evitación. Si la respuesta de evitación (ej., reducir velocidad, y elevar la vigilancia) se ejecuta frente al estímulo discriminativo (ej., aproximarse a una curva sin visibilidad a elevada velocidad), antes de comprobar si el estímulo potencialmente aversivo (ej., un vehículo de grandes dimensiones detenido) le sigue, se trata de respuestas anticipatorias de evitación, puesto que anularían el peligro potencial del estímulo aversivo en caso de presentarse. Por el contrario, si la respuesta de evitación ocurre una vez que



comienza a actuar el estímulo aversivo (ej., frente al vehículo) la denomina respuesta retardada de evitación. En este segundo caso, el riesgo de accidente es mayor, que si el/la conductor/a hubiese realizado una respuesta anticipatoria (Fuller, 1988).

En conclusión, siguiendo este modelo, un estilo de conducción arriesgado, es aquel en el que la persona tiende a realizar conductas retardadas de evitación, mientras que una técnica de conducción segura será la que anima a al conductor/a a realizar respuestas anticipatorias de evitación, es decir a realizar una conducción “defensiva”.

c) Modelo Homeostático de Wilde.

Este modelo surge como un intento de explicación de que las causas principales de los accidentes son debidas a deficiencias en las habilidades personales necesarias para la conducción, o bien defectos en el propio vehículo o en el diseño y estado de vías y señales.

La THR formulada por Wilde se apoya en varios principios básicos:

- a) Los/as conductores/as para cada maniobra tienen una representación consciente del riesgo y la seguridad que desean aceptar, más o menos explícitamente experimentada.
- b) El nivel de riesgo que el colectivo de conductores/as está dispuesto a asumir viene determinado por la función entre la interacción de los costes y los beneficios asociados a las distintas alternativas de acción posibles.
- c) El nivel real de riesgo asumido por el colectivo de conductores/as, se mantiene a lo largo del tiempo a través de un proceso de control que se autorregula; el verdadero nivel de riesgo existente en las carreteras es un reflejo directo de la cantidad de riesgo que la población conductora, colectivamente, desea aceptar.
- d) En contraste con el riesgo “espacial” de accidente (ej., por km recorridos), el riesgo “temporal” (ej., por hora de exposición al tráfico), lo considera independiente de factores, tales como los rasgos físicos del vehículo y del entorno vial, o de las habilidades precisas para conducir, haciéndolo depender del nivel de riesgo de accidente aceptado por el colectivo.
- e) La mejora en factores no motivacionales (ej., formación de las personas y diseño ergonómico de vías y vehículos), produce principalmente una disminución en el “riesgo espacial” de accidente, mientras que la mejora en factores motivacionales tiene efectos sobre ambos. Por tanto, la adopción conjunta de algunas estrategias motivacionales y no motivacionales sería el mejor sistema preventivo.

f) Las medidas preventivas sólo son útiles en la medida en que influyen, reduciendo el nivel de riesgo que los/as usuarios/as de la vía están dispuestos a aceptar; es decir, en el grado en que crean en el colectivo un deseo más fuerte de conducir de forma más segura.

Es una teoría general explicativa del proceso de toma de decisiones en cualquier situación de tráfico. Parte de la hipótesis de que frente a una determinada situación de peligro, el/la conductor/a busca la información que la define, y la interpreta, con el fin de anticipar qué cambios introducirán en ella sus posibles alternativas de acción y sus probables consecuencias. Esas previsiones conllevan estimaciones subjetivas del nivel de riesgo de accidente, que comparan con el nivel que están dispuestos a aceptar.

Este nivel de riesgo percibido depende, en buena medida, de la evaluación que hace la persona de los costes y beneficios que sobrevendrán como consecuencia de sus decisiones, más prudentes o más arriesgadas (ej., un/a conductor/a debe decidir entre adelantar o no a un camión en la proximidad de una línea continua). La decisión estará en función, entre otros factores, de su percepción personal de los costes (multa, accidente, etc.) y beneficios (llegar antes, situarse de forma más cómoda en la calzada, etc.) asociados a esta maniobra. Dependerán de manera prioritaria, de variables económicas, sociales, culturales, políticas, educativas y personales que son, pues, las que controlan el nivel de riesgo y seguridad que se está dispuesto a asumir.

Si bien las consecuencias puramente económicas tienen mucho peso en la percepción subjetiva de utilidad y, por tanto, en el nivel de riesgo percibido, el nivel de riesgo que se está dispuesto a asumir y las decisiones subsiguientes de la persona que está al mando del volante se ven influidas también por valores asociados con la cultura, la presión del grupo de referencia, la identificación con el rol de la edad y el género, así como con rasgos de personalidad (asertividad, locus de control, estilo cognitivo, neuroticismo, etc.). Por lo tanto, podríamos afirmar que en este modelo propone como novedoso las variables del entorno cultural, social y económico a la hora de percibir el riesgo, aparte de las variables personales y concretas del tráfico; la vía, el vehículo y las variables personales. Todos estos factores ejercen su influencia en la disposición de una persona a aceptar o evitar desviaciones respecto de su nivel deseado de riesgo.

3. OBJETIVOS DEL MÓDULO

- Entender que la conducción de vehículos tiene un riesgo y este es constante y compartido.



- Comprender que existen diferentes componentes psicológicos y del entorno que pueden modificar o alterar nuestra percepción del riesgo.
- Determinar cómo la experiencia o el aprendizaje también mediatiza el riesgo.
- Sensibilizar ante las consecuencias que la asunción de determinado nivel de riesgo puede tener en nuestra movilidad y seguridad.
- Identificar pensamientos, emociones y conductas seguras hacia la percepción del riesgo.
- Interiorizar la necesidad de equilibrar constantemente el nivel de riesgo que los/as conductores/as deben asumir para su seguridad.

4. SESIONES

SESIÓN 7. MIS TEMORES FAVORITOS

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

En esta primera sesión del Módulo III, trabajaremos la percepción del riesgo desde la visión de Näätänen y Summala y su Modelo de Riesgo Cero donde el/la conductor/a es un agente activo con una conducta propositiva, y la conducción es una tarea de pasos auto-impuestos en la que la persona determina el nivel de exigencia en cada momento dependiendo de la decisión elegida: adelantar o no, beber y conducir, exceder los límites de velocidad, etc. Todo ello vendrá determinado por los motivos excitatorios o inhibitorios.

El elemento inhibitorio y, por tanto, crucial en el modelo es el **Control Subjetivo de Riesgo**, un concepto que se ha asimilado con un sentimiento o anticipación de una amenaza, hasta el punto de que sería preferible el concepto de “Control frente a amenazas” que el más clásico de “Control Subjetivo de Riesgo”.

El control subjetivo del riesgo tiene un papel doble: produce respuestas de temor o de anticipación, teniendo normalmente un inmediato efecto inhibitorio sobre la conducta (ej., el sentimiento de temor de derrapar en una curva, normalmente empuja a disminuir la velocidad). No obstante, las personas suelen evitar al máximo, cuando conducen, ese “temor”, por la incomodidad a que da lugar, con lo que se atenúan o desaparecen esos sentimientos subjetivos de riesgo.

Bajo una intensa presión motivacional (ej., cuando la fuerza del motivo excitatorio es más intensa que la del motivo inhibitorio), las personas pueden aceptar el riesgo pasando por alto el

sentimiento de temor. Sin embargo, sin ningún tipo de presión motivacional, una persona no ejecutará maniobras asociadas con un temor anticipado o real, sino que tan sólo aceptará aquellas alternativas que subjetivamente están asociadas con un “nivel de riesgo cero”.

Los accidentes ocurren cuando el umbral de riesgo subjetivo alcanza niveles demasiado altos, es decir, cuando a nivel subjetivo el riesgo que entraña una determinada acción o maniobra es cero, pero objetivamente tiene un valor más alto.

Los factores que elevan el umbral del/a conductor/a para su experiencia de riesgo subjetivo son:

- los errores perceptivos y cognitivos,
- los motivos-extra,
- la extinción de la experiencia de riesgo, producida por el constante afrontamiento de situaciones de tráfico, que terminan por perder su carácter aversivo y amenazante.

Todas estas razones hacen referencia a rasgos muy profundos de la percepción, cognición y conducta humana y son, por ello, de difícil modificación o supresión. En función de este planteamiento, las medidas de prevención de accidentes deberían estar dirigidas, bien a disminuir el umbral subjetivo de riesgo (reduciendo la discrepancia entre el riesgo objetivo y su estimación subjetiva), bien a disminuir el nivel de riesgo objetivo.

Referente a los delincuentes de tráfico o perfiles de infractores reincidentes existe una alta probabilidad de que tengan un alto umbral subjetivo del riesgo, de la misma manera que sus motivos excitatorios posean mayor fortaleza que los inhibitorios; y, además, se caracterizan por desarrollar una gran capacidad para eliminar los “temores” que inhiben sus conductas reincidentes o delictivas.

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Explicar el concepto de temores dentro de la teoría del riesgo cero.
- Comprender que las situaciones de tráfico tienen diferentes niveles de riesgo.
- Trabajar las diferencias entre el riesgo objetivo y subjetivo.
- Aumentar el riesgo objetivo en las situaciones de tráfico.

3. METODOLOGÍA

Comenzaremos la sesión de trabajo, presentando el módulo junto con los objetivos principales que se pretenden trabajar y el reto que nos planteamos, utilizando la metáfora del árbol:



“En la sesión anterior finalizamos el segundo módulo del programa: la toma de decisiones, donde descubrimos la importancia que tiene tanto en nuestra vida como en la conducción de vehículos, ya que una mala decisión puede llevarnos a tener unas consecuencias “no deseadas” tanto a corto como a largo plazo.

Con la realización de este segundo módulo obtuvimos un tronco donde sustentarnos en nuestro proceso y evolución del programa. En esta sesión empezaremos un nuevo módulo con el que seguir creciendo, a través de una nueva temática: la percepción del riesgo. Conseguiremos una nueva parte de nuestro árbol, una parte de las ramas que completará su copa, símbolo de nuestro progreso en el programa y sus contenidos”.

Una vez se ha introducido el módulo, comenzaremos con las tareas propuestas para esta sesión, que serán basadas en el concepto de temores o miedos, encargados de inhibir nuestras conductas según el Modelo de Riesgo Cero, a través de las siguientes tareas.

1ª Dinámica ¿Cuáles son tus temores?

Se explicará a los/as participantes que vamos a realizar una tarea sobre los principales temores que hemos tenido a lo largo de nuestra vida.

El temor es algo que todos hemos experimentado alguna vez y es una condición vital que tiene el ser humano para su supervivencia. Nuestros miedos van evolucionando con el desarrollo de la persona y estos pueden ser nuevos, recurrentes o pueden aparecer y desaparecer en función de nuestra experiencia de vida.

Se solicitará a cada participante que durante unos minutos piense en los principales temores que ha tenido en las diferentes etapas de su vida y qué hacían cuando sentían ese temor. Las respuestas las escribirán en su manual en la tabla de “Mis temores favoritos”.

Sirvan como ejemplos algunos temores que aparecen en la tabla “mis temores favoritos”: fenómenos naturales como grandes tormentas, personas con poder de autoridad o mayores, situaciones concretas como exámenes, tribunales, entrevistas de trabajo, la oscuridad, o sensaciones o sentimientos como sentirse solo o ser rechazado, no querido, temor al futuro, a lo desconocido, a la muerte, etc.

MIS TEMORES FAVORITOS		
ETAPAS DE LA VIDA	PRINCIPALES MIEDOS	QUÉ HACÍA CUANDO EL TEMOR APARECÍA
Cuando era niño/a tenía temor a..... las tormentas	<i>Tormentas</i>	<i>Buscaba a mi madre</i>
Cuando era adolescente tenía temor a.....	<i>No ser querido</i>	<i>Intentaba no pasar desapercibido</i>
De joven tenía/tengo temor a.....	<i>Dejar a mi pareja embarazada o Quedarme embarazada</i>	<i>Utilizar preservativo</i>
En la edad adulta tenía/tengo temor a.....	<i>Enfermar de cáncer</i>	<i>Comer sano</i>
En la madurez tengo temor a.....	<i>A la muerte</i>	<i>Pasar más tiempo con mi gente</i>

Cuando todos los/as participantes hayan finalizado la tarea individualmente, se dividirá al grupo en subgrupos, para poner sus respuestas en común y compartir cuáles son los principales temores que han tenido a lo largo de su vida y qué conductas realizaban para evitarlos. Cuando los subgrupos hayan obtenidos las conclusiones del trabajo, a través de un portavoz, lo expondrán al resto de grupo. Una vez finalizadas las exposiciones se extraerán las principales conclusiones sobre los miedos y las conductas.

Continuaremos la sesión con la dinámica “Cero Riesgo” al objeto de hacer entender el Modelo de Percepción de Riesgo Cero.

2ª Dinámica: Cero Riesgo

Los/as participantes debatirán la batería de preguntas que aparece en la siguiente tabla y anotarán las principales respuestas en su manual. Las preguntas se responderán individualmente y posteriormente las discutirán en subgrupos. Al finalizar la tarea, cada subgrupo elegirá un ejemplo y lo expondrá a través del portavoz al resto de participantes.

BATERÍA DE PREGUNTAS
1. Piensa en una situación en la que hayas sentido temor o miedo debido al riesgo que entrañaba. Descríbela.
2. Explica qué tipo de riesgo.



3. ¿Qué hiciste? ¿Arriesgaste o no?
4. ¿Qué te motivó a realizar la conducta? Motivo excitatorio.
5. ¿Tenías algún motivo para no realizarla? Motivo inhibitorio.
6. ¿Cuál fue el resultado?
7. ¿Pasaste por alto el sentimiento de temor?

Una vez expuestos todos los ejemplos, se seleccionará el mejor ejemplo y se estructurará según el Modelo del Riesgo Cero de acuerdo con el siguiente cronograma, destacando los principales conceptos para la comprensión final de la percepción del riesgo sin poner ejemplos de situaciones de tráfico.



A continuación, se pedirá que cada participante que complete el cronograma de acuerdo a la situación ejemplo que describió. Unos/as participantes pondrán el signo “+” cuando sus motivos excitatorios pesen más que los inhibitorios, poniendo el signo “-“ en la casilla de inhibitorios, teniendo lugar la conducta arriesgada; o a la inversa en caso contrario.

Ejemplo: Cronograma de Juan



Diferenciar claramente los tipos de motivos de los que se dispone, y reflexionar sobre el reconocimiento de: la existencia de unos motivos excitatorios que nos mueven a realizar una conducta arriesgada. La reflexión se dirigirá a la necesidad de diferenciar cuándo vale la pena dar más peso a los

motivos excitatorios y cuándo hay que dar más peso a los inhibitorios.

Se continuará con la siguiente dinámica.

3ª Dinámica: Trafico y Riesgos

Siguiendo con la dinámica anterior, centraremos la sesión en los riesgos de tráfico. Se solicitará a los/as participantes que analicen ciertas conductas basándonos en la teoría del “riesgo cero”. Para ello, rellenaran en el manual la tabla “la percepción de riesgo “apoyada en la siguiente instrucción.

Todas las situaciones de la vida, incluso las de tráfico tienen un riesgo objetivo (riesgo real) y un riesgo subjetivo (riesgo individual que percibe cada persona).

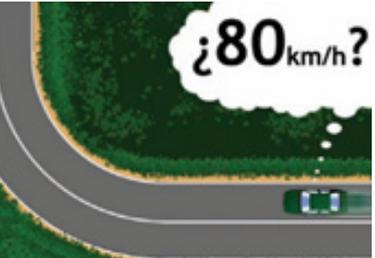
RIESGO OBJETIVO → → → → RIESGO SUBJETIVO



A continuación, verás en una tabla unas situaciones, describe con tus palabras el riesgo objetivo que tiene la situación y el riesgo subjetivo que perciben sus personajes.

LA PERCEPCIÓN DEL RIESGO		
SITUACIÓN DE RIESGO	RIESGO OBJETIVO	RIESGO SUBJETIVO
	<p>Existe peligro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de derrapes - que el vehículo patine al frenar y no se detenga - de niebla, nevada - de que no arranque el vehículo - etc. 	<p>No existe peligro porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> - llevo buenas ruedas - mi coche tiene sistema de ayuda (ESP, ASR, etc.) - controlo bastante, nunca me ha pasado nada - estoy acostumbrado/a a conducir con nieve - etc.



En caso que se disponga de los recursos audiovisuales necesarios también se podrán utilizar estas campañas de la Dirección General de Tráfico que se indican en la siguiente tabla, para realizar la tarea. El objetivo de la tarea es el mismo que el anterior, en un caso con imagen fija y el otro con imágenes en movimiento. En este caso, se les informa con anterioridad que piensen en los dos tipos de riesgo para después comentarlo en grupo.

CAMPAÑAS PERCEPCIÓN DE RIESGO		
SITUACIÓN DE RIESGO	RIESGO OBJETIVO	RIESGO SUBJETIVO
<p><i>Campaña 1: Consumo de sustancias</i></p> 	<p>http://www.dgt.es/es/la-dgt/campanas/2014/campana-de-alcohol-y-drogas.shtml</p>	
<p><i>Campaña 2: Distracciones</i></p> 	<p>http://www.dgt.es/es/la-dgt/campanas/2014/distracciones.shtml</p>	
<p><i>Campaña 3: Sistemas de Retención</i></p> 	<p>http://www.dgt.es/es/la-dgt/campanas/2013/control-cinturon-seguridad-y-sri.shtml</p>	

La conclusión a la que llegaremos en la tarea es que un riesgo subjetivo cero se debe a que las personas que conducen:

Realizan la conducta de manera habitual y la afrontan con éxito.

No existen motivos inhibitorios fuertes para eliminar la conducta.

Los pensamientos de temor son incómodos y acabamos eliminándolos.

Desconocemos las consecuencias negativas.

Nuestra percepción de riesgo ha de ser lo más próxima posible al riesgo objetivo o real que tiene la situación de tráfico.

Debemos ser conscientes de que no existen situaciones de riesgo cero, sino que el riesgo en el tráfico siempre está presente, se comparte y es constante.



Dinámica: Un mensaje preventivo

Como tarea alternativa, se puede pedir a los/as participante que inventen un eslogan para una campaña de tráfico, tal y como sugiere la tabla “campaña”, donde se ponga de manifiesto la diferencia entre el “Riesgo Objetivo y Riesgo Subjetivo” en el tráfico o sobre el “Modelo del Riesgo Cero de Näätänen y Summala”, siguiendo la siguiente instrucción:

“Una vez que hemos trabajado los conceptos de riesgo objetivo y subjetivo, así como el “Modelo de Riesgo Cero”, deberéis de realizar en subgrupos una campaña preventiva de seguridad vial, dirigida a los nuevos/as conductores/as para que en su práctica de conducción esté presente, de alguna manera, el aprendizaje de percibir correctamente el riesgo objetivo-real y ponerlo en equilibrio con el riesgo subjetivo-individual. Para ello deberéis:

- a) *Seleccionar una situación de riesgo en el tráfico de las que hemos trabajado en la sesión u otras que penséis o consideréis importantes comunicar a este grupo de conductores/as*
- b) *Pensad en una imagen para vuestra campaña.*
- c) *Pensad en uno o varios “slogans” que acompañarían la imagen”.*

Se dividirá a los/as participantes en subgrupos de no más de cinco personas (según el número de asistentes) y comenzarán a realizar la tarea (una campaña por subgrupo). Una vez finalizada la tarea expondrán la campaña explicando por qué escogieron esa situación de riesgo, con esa imagen y slogan, para noveles.

CAMPAÑA

Enunciar situación de riesgo elegida

Slogan

Imagen: (se puede dibujar o describir)

SESIÓN 8. LAS AMENAZAS EN EL TRÁFICO

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

Para el desarrollo de la octava sesión nos apoyaremos en el “Modelo de Amenaza-Evitación” de Fuller, el cual afirma que los/as conductores/as perciben una situación “de riesgo” teniendo en

cuenta la situación en sí misma, mediatizada por el aprendizaje. A diferencia del “Modelo de Riesgo Cero”, en este caso no existen ni motivos excitatorios ni inhibitorios. El proceso de conducción es un conjunto de continuas y probables amenazas que debemos evitar.

En este modelo el estímulo que desencadena la situación de riesgo en el/la conductor/a es la situación tal y como se percibe (ej., una curva estrecha con escasa o nula visibilidad, un peatón que cruza indebidamente la calzada, un vehículo que frena repentinamente sin una causa aparente). Frente a esos estímulos las personas que conducen deberán tomar una decisión respecto de su velocidad, situación en la calzada, ejecución de los mandos, etc. En ese proceso decisional influirán la propia estimación subjetiva (de carácter probabilístico) del grado de amenaza de accidente y la de las recompensas y castigos asociadas a las posibles maniobras a realizar (aprendizaje).

El/la conductor/a tendrá, pues, dos opciones fundamentales (Montoro, et al., 1995):

A. Anticipar respuestas de evitación (respuesta anticipatoria de evitación): eliminar el peligro potencial y evitar, en principio, correr el riesgo de un siniestro: (ej., disminuir la velocidad y pisar el freno, fijar la vista en la curva, etc.).

Por lo tanto,

- la aparición de una situación peligrosa (amenaza) dejaría de ser aversiva o amenazante, porque el/la conductor/a tendría tiempo de maniobrar;
- la no aparición de un peligro (no amenaza), permitiría a la persona que conduce mantener o elevar la velocidad de desplazamiento.

B. Efectuar maniobra que no evite el posible peligro (respuesta de no evitación): correr el riesgo de un siniestro (ej., mantener una velocidad elevada, invadir el carril contrario para facilitar la entrada de su vehículo en la curva, etc.).

Si se toma esta decisión, pueden ocurrir también las dos mismas opciones:

- que no se presente un estímulo potencialmente aversivo (amenaza), con lo que se podrá mantener o, incluso, incrementar aún más su velocidad;
- que se presente la amenaza, con lo que deberá ejecutar una respuesta de escape del peligro **respuesta de evitación retardada** (ej., un rápido y fuerte frenazo junto a un ajuste de dirección).



Cuanto más inminentes son los estímulos aversivos, menores son el tiempo disponible para responder y el rango de opciones de evitación; en consecuencia, la posibilidad de siniestro, infracción o delito será mayor.

Si bien las conductas anticipatorias evitan numerosos riesgos, lamentablemente son poco habituales, ya que se tienen que dar antes de saber si son necesarias, aunque casi siempre son eficaces para eliminar el peligro potencial. Frente a éstas, las demoradas son eficaces sólo si hay tiempo, espacio y habilidad suficientes, lo que conlleva generalmente un mayor nivel de riesgo. Por otra parte, la probabilidad de realizar una repuesta anticipatoria está relacionada con la posibilidad de aparición del estímulo potencialmente aversivo y con las recompensas y los castigos asociados a las distintas alternativas de respuesta.

La experiencia previa de la persona que conduce sobre recompensas y castigos derivados de su conducta es pues, fundamental para aprender cuáles son los elementos precursores de los peligros y para desarrollar así una buena asociación entre los estímulos discriminativos (indicios de que va a aparecer un peligro) y las situaciones potencialmente peligrosas. Si trasladamos esta teoría a los delincuentes de tráfico, sería inminente que el castigo (condena) determinaría qué elementos o situaciones son precursores de peligro ya sea por accidente o por infracción. El aprendizaje juega, pues, un importante papel a la hora de interiorizar un estilo de conducción seguro.

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Entender el concepto de “amenaza”.
- Comprender que el tráfico puede ser un contexto amenazante y que los/as conductores/as con su conducta se pueden convertir en una amenaza para otras personas.
- Entender que el aprendizaje puede perjudicar la percepción del riesgo.
- Buscar las estrategias, fórmulas y pautas de conducta para detectar las posibles amenazas viales y actuar en consecuencia.

3. METODOLOGÍA

Comenzaremos la sesión dando la bienvenida a los/as participantes y realizando breves preguntas sobre lo acontecido en la sesión anterior. En caso de que surjan preguntas o dudas respecto alguno de los objetivos trabajados hasta el momento, sería importante que se invirtiera tiempo en esclarecerlas.

1ª Dinámica: Una amenaza

La sesión se iniciará respondiendo, de forma individual, a las preguntas de la tabla “amenaza- evitación” que encontrarán en el manual. El objeto de esta tarea es que los/as participantes contextualicen el concepto de amenaza: Qué es, quién es, cómo o dónde aparece y cómo anticiparla. Se trabajará este concepto de manera general para que en el proceso de la sesión se enfoque hacia la seguridad vial.

Una vez contestadas las preguntas, se dinamizará la sesión poniendo en común las respuestas obtenidas y sacando las principales conclusiones, sobre el concepto de amenaza y las estrategias de evitación.

Es importante que en la última pregunta el/la profesional, comience a guiar las respuestas hacia el ámbito de la seguridad vial, ya que evidentemente por la condición de penados/as que tienen los/as participantes, posiblemente sí que en algún momento de sus vidas hayan sido una amenaza para alguien aunque no lo hayan identificado o interiorizado.

AMENAZA-EVITACIÓN

¿Qué es o cómo definirías una amenaza?

Te has sentido amenazado alguna vez ¿Por quién y por qué?

¿Cómo evitaste/solucionaste la amenaza?

¿Aprendiste de alguna manera a evitar la amenaza? ¿Qué hiciste?

Te has anticipado a alguna amenaza o peligro? ¿Cómo lo hiciste? ¿Qué recursos empleaste?

¿Le has dado consejos a alguien en la vida para evitar posibles amenazas o peligros?

¿Crees que es importante dar estos consejos o peligros a alguien que no es capaz de ver las amenazas o no tiene herramientas para enfrentarlas?

En algún momento de tu vida, ¿crees que has sido una amenaza para alguien?

Una vez contextualizada y ejemplarizada las ideas de “amenaza y evitación”, continuaremos trabajando e identificando las principales amenazas que nos podemos encontrar en el ámbito del tráfico, las probabilidades de ocurrencia de cada una de ellas, los sistemas de castigo y si los participantes identifican las conductas de otros y las suyas propias como amenazantes, como indica los componentes del Modelo de Amenaza-Evitación de Fuller.



2ª Dinámica: Las amenazas en el tráfico

Se solicitará la realización de la tarea “Las amenazas en el tráfico” donde a través de una serie de ilustraciones los/as participantes deberán identificar las principales amenazas que aparecen, aplicar posibles soluciones para que estas disminuyan, posicionarse en la situación y atribuirle un nivel de riesgo y un posible castigo, que después deberá ser aprobado por todo el grupo. En función de las respuestas se irá detectando cómo aumenta o puede disminuir la percepción del riesgo que tienen, hacia ciertas conductas viales.

Es muy posible que a los/as participantes les cueste asumir sus propias conductas delictivas viales como “altamente peligrosas o de riesgo” ya que han sido capaces de hacerlas, incluso la mayoría de forma reincidente. Además, si tienen otro tipo de delitos mayores aunque no sean relacionados con la seguridad vial, la percepción del riesgo puede estar muy distorsionada, aunque en ocasiones los sistemas de castigo (como la realización de este programa) puede hacer que alguno de los/as participantes tenga mayor consciencia de los riesgos viales, aunque si no es así, ese es el reto y objetivo que plantea el módulo.

El/la profesional se apoyará en la siguiente instrucción:

“A continuación, en la dinámica “Las amenazas en el tráfico” de vuestro manual, vais a ver una serie de ilustraciones. Quiero que le prestéis atención a cada una de ellas y que analicéis:

- a) Cuáles son las principales amenazas de cada situación.*
- b) Que métodos aplicarías para evitarlas.*
- c) Si te has encontrado o has realizado esta situación.*
- d) Qué nivel de riesgo tiene, bajo tu punto de vista, para la seguridad vial.*
- e) Si la conducta que se refleja en la imagen ha de ser castigada por la ley y de qué manera.*

Al finalizar la tarea de manera individual, la comentaremos en grupo y entre todos valoraremos y ordenaremos de más o menos peligrosas para la seguridad vial cada una de las situaciones que hemos analizado y decidiremos que conductas debemos castigar y de qué manera”

ILUSTRACIÓN 1



Amenaza:

Evitación:

¿Has conducido alguna vez utilizando el teléfono móvil? ¿Por qué?

Probabilidad de que esta conducta pueda causar una muerte o lesión

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

¿Crees que debe ser castigada esta conducta? ¿De qué manera?

ILUSTRACIÓN 2



Amenaza:

Evitación:

¿Has conducido alguna vez sin respetar a los peatones?

Como peatón, ¿has circulado por espacios reservados para vehículos?

Probabilidad de que esta conducta pueda causar una muerte o lesión

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

¿Crees que debe ser castigada esta conducta? ¿De qué manera?



ILUSTRACIÓN 3



Amenaza:

Evitación:

¿Has conducido alguna superando los límites de velocidad?

Probabilidad de que esta conducta pueda causar una muerte o lesión

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

¿Crees que debe ser castigada esta conducta? ¿De qué manera?

ILUSTRACIÓN 4



Amenaza:

Evitación:

¿Has conducido alguna vez bajo el efecto de las drogas?

Probabilidad de que esta conducta pueda causar una muerte o lesión

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

¿Crees que debe ser castigada esta conducta? ¿De qué manera?

ILUSTRACIÓN 5



Amenaza:

Evitación:

¿Has conducido alguna vez por carreteras en mal estado? ¿Cómo fue la experiencia? ¿Podrías disminuir tú el riesgo o la amenaza de alguna manera? (la respuesta correcta: sí, disminuyendo la velocidad, tomando las precauciones adecuadas, etc.)

Probabilidad de que esta conducta pueda causar una muerte o lesión

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

¿Crees que debe ser castigada esta conducta? ¿De qué manera?

ILUSTRACIÓN 6



Amenaza:

Evitación:

¿Has cruzado alguna vez una calzada de manera peligrosa o no reglamentaria? ¿Qué ocurrió?

Probabilidad de que esta conducta pueda causar una muerte o lesión

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

¿Crees que debe ser castigada esta conducta? ¿De qué manera?



ILUSTRACIÓN 7



Amenaza:

Evitación:

¿Has conducido alguna vez, con climatología adversa? ¿Tomaste alguna medida?

Probabilidad de que esta conducta pueda causar una muerte o lesión

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

¿Crees que debe ser castigada esta conducta? ¿De qué manera?

ILUSTRACIÓN 8



Amenaza:

Evitación:

¿Has conducido alguna vez bajo la influencia del alcohol? ¿Qué ocurrió?

Probabilidad de que esta conducta pueda causar una muerte o lesión

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

¿Crees que debe ser castigada esta conducta? ¿De qué manera?

En líneas generales, las conclusiones a las que debemos llevar al grupo con la tarea son:

El tráfico puede ser un contexto de constantes amenazas, por lo que debemos estar en perfectas condiciones y atender al riesgo que en cada momento pueda aparecer.

Cuando no percibimos el riesgo no hacemos nada por evitarlo, por lo que nos podemos convertir en una amenaza o riesgo para otras personas.

En muchas ocasiones, nuestra experiencia y aprendizaje pueden jugar en nuestra contra, ya que pensar que si una vez salimos “victoriosos/as” de la situación de riesgo o amenaza, esto siempre va a ocurrir de la misma manera.

Cuando tenemos experiencias negativas ante diversas situaciones, nuestra percepción del riesgo es mayor.

Dinámica: Infracciones y Castigos

Como opción de “tarea alternativa o complementaria” en la sesión de trabajo se puede realizar la tarea sobre “Infracciones y castigos”, para completar la visión del Modelo Amenaza-Evitación y evaluar cómo perciben los riesgos que se transforman en “castigos/sanciones” en la legislación.

La tarea consiste en plantear si las actuales conductas que aparecen en la Ley de Seguridad Vial, como infracciones graves y muy graves son adecuadas y si además es correcta la detracción de puntos que llevan aparejada.

Se invitará a los/as participantes a reflexionar sobre si están de acuerdo o no con las actuales infracciones de tráfico dentro de la Ley de Seguridad Vial, sobre la pérdida de puntos que en ella aparecen y si las perciben como conductas-amenazas. Los/as participantes acudirán a su manual donde dispondrán de una tabla como la siguiente, con las infracciones que restan puntos, así como una serie de preguntas a responder.

INFRACCIONES QUE RESTAN PUNTOS Y PREGUNTAS		
	Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida:	
	-Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)	6
	-Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)	4



2	Conducir con presencia de drogas en el organismo	6
3	Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección alcohol o presencia de drogas en el organismo	6
4	Conducir de forma temeraria, circular en sentido contrario al establecido o participar en carreras o competiciones no autorizadas	6
5	Conducir vehículos que tengan instalados inhibidores de radares o cinemómetros o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico	6
6	El exceso en más del 50% den los tiempos de conducción o la minoración en más del 50% en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre	6
7	La participación o colaboración necesaria de los/las conductores/as en la colocación o puesta en funcionamiento de los elementos que alteren el normal funcionamiento del uso del tacógrafo o del limitador de velocidad	6
8	Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello	4
9	Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios, accidentes de circulación u obstaculizar la libre circulación	4
10	Incumplir las disposiciones legales sobre prioridad de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, ceda el paso y en los semáforos con luz roja encendida	4
11	Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o circunstancias de visibilidad reducida	4
12	Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas	4
13	No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede	4
14	Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías	4
15	No respetar las señales de los Agentes que regulan la circulación	4
16	Conducir un vehículo teniendo suspendida la autorización administrativa para conducir o teniendo prohibido el uso del vehículo que se conduce	4

17	Conducir utilizando cascos, auriculares u otros dispositivos que disminuyan la atención a la conducción o utilizar manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación. Conforme avance la tecnología, se podrán precisar reglamentariamente los dispositivos incluidos en este apartado	3
18	No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección	3
19	Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta ley y en los términos establecidos reglamentariamente	3
20	Conducir vehículos utilizando mecanismos de detección de radares o cinemómetros	3

Límite	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	Multa	Punto	
Exceso velocidad	Grave	21 40	31 50	41 60	51 70	61 90	71 100	81 110	91 120	101 130	111 140	121 150	131 150	100	-
		41 50	51 60	61 70	71 80	91 110	101 120	111 130	121 140	131 150	141 160	151 170	151 170	300	2
		51 60	61 70	71 80	81 90	111 120	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	171 180	400	4
		61 70	71 80	81 90	91 100	121 130	131 140	141 150	151 160	161 170	171 180	181 190	181 190	500	6
Muy Grave	71	81	91	101	131	141	151	161	171	181	191	191	600	6	

- ¿Crees que están todas las peligrosas? ¿Podrían ser amenazas viales?
- ¿Añadirías alguna? ¿Cuál? ¿Con cuántos puntos?
- ¿Eliminarías alguna? ¿Cuál? ¿Por qué?
- ¿Añadirías o quitarías puntos a algunas de las que aparecen? ¿De cuál/cuáles? ¿Por qué?

Una vez finalizado el trabajo individual se podrá optar por dividir en los/as participantes en subgrupos para que lo trabajen de esta manera y después de llegar a una conclusión. Los portavoces de los subgrupos lo expondrán al resto para llegar entre todos a un nuevo modelo o propuesta de cuadro de sanciones.



SESIÓN 9. EL EQUILIBRIO DEL RIESGO, LO QUE PERCIBO Y LO QUE ACEPTO

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

Se denomina **homeostático a todo sistema orgánico o mecánico** que cumple un proceso autorregulado mediante un mecanismo de control activado por retroalimentación que genera un ciclo cerrado de funcionamiento. En este caso, la Teoría Homeostática del Riesgo de Wilde, plantea esta autorregulación del riesgo: lo que percibo y lo que acepto. Lo que percibo lo determina el/la conductor/a en función de diferentes variables y lo que aceptado depende del patrón de costos-beneficios asociados a la conducta vial.

En el tráfico, el nivel del riesgo aceptado depende de un balance que el individuo hace entre:

1. Los beneficios esperados de las conductas de riesgo: ganar tiempo, placer, impresionar a un pasajero u otros, etc.
2. Los costes asociados de las conductas de riesgo: infracción, delito contra la seguridad vial, daños al vehículo, primas de seguro, pérdida de permiso o pérdida de puntos, accidente, etc.
3. Los beneficios esperados de las conductas seguras: sentirme buen/a conductor/a, descuentos en el seguro, ganar puntos en mi permiso, conducir sin estrés, etc.
4. Los costes esperados de las conductas seguras: llegar tarde y enfrentarme a la situación, sentirme fuera de contexto, ser criticado por terceros, etc.

Este balance además vendrá mediatizado por otras variables como: componentes de seguridad que tiene mi vehículo, tipo de vía por la que circulo, conocer muy bien la carretera por la experiencia, etc. Si el vehículo conducido es un vehículo de gama alta con grandes prestaciones en seguridad y además la vía por la que conduzco es una vía segura que conozco muy bien, disminuyen los costes a asociados a las conductas de riesgo y disminuyen los beneficios de las conductas seguras.

Si los beneficios esperados de las conductas de riesgo y los costes esperados de las conductas seguras son altos, mayor nivel de riesgo aceptaremos. Por el contrario, cuantos más altos sean los costes asociados a las conductas de riesgo y a los beneficios esperados de las conductas seguras, aceptaremos menor nivel de riesgo y tendremos conductas más seguras.

De este modelo se desprenden una serie de acciones y medidas preventivas, incidiendo sobre la variable que controla el proceso, es decir, incrementando la percepción de riesgo y el deseo de seguridad del colectivo. De esta manera, se podría lograr una disminución estable en la frecuencia

y gravedad de los accidentes, infracciones o delitos de tráfico. Por el contrario, cualquier tipo de intervención que incremente en términos objetivos el nivel de seguridad de vías y/o vehículos, o que mejore las habilidades personales del colectivo, tendrá en el mejor de los casos tan sólo un efecto transitorio sobre la frecuencia temporal de los accidentes, delitos o infracciones, ya que no influye sobre el nivel deseado de riesgo. De esta manera si se diseñan vías muy seguras y vehículos muy seguros se aceptará más riesgo.

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Entender el concepto del riesgo desde el punto de vista del equilibrio situacional.
- Entender las diferencias entre riesgo percibido y riesgo aceptado.
- Sensibilizar ante los costes y beneficios que tiene el riesgo aceptado en el tráfico.

3. METODOLOGÍA

1ª Dinámica: El rompecabezas

Comenzaremos la sesión 9, dando la bienvenida a los/as participantes y realizando breves preguntas sobre lo acontecido en la sesión anterior. En caso de que surjan preguntas o dudas respecto alguno de los objetivos trabajados hasta el momento, sería importante que se invirtiera tiempo en esclarecer estas posibles dudas.

Nos apoyaremos en la teoría homeostática del riesgo al objeto de trabajar el riesgo percibido y aceptado y cómo pueden influir las variables del entorno. Para ello, se comenzará explicando el concepto de homeostasis, siguiendo la siguiente instrucción.

“En la sesión de hoy vamos a trabajar un concepto nuevo que quizá no conozcáis en profundidad, se denomina “homeostasis”, ¿Alguien puede decirme lo que significa? Vamos a realizar el siguiente rompecabezas que tenéis en vuestro manual, a ver si somos capaces de definir lo que es la homeostasis”.





El/la profesional también encontrará definiciones posibles en la siguiente tabla que le servirán de ayuda.

RECOPILACIÓN DE DEFINICIONES

La homeostasis, ‘estado’, (‘estabilidad’) es una propiedad de los organismos vivos que consiste en su capacidad de mantener una condición interna estable compensando los cambios en su entorno mediante el intercambio regulado de materia y energía con el exterior (metabolismo).

Se trata de una forma de equilibrio dinámico que se hace posible gracias a una red de sistemas de control realimentados que constituyen los mecanismos de autorregulación de los seres vivos. Ejemplos de homeostasis son la regulación de la temperatura y el balance entre acidez y alcalinidad (pH).

El concepto fue aplicado por Walter Cannon en para referirse al concepto de medio interno (milieuintérieur), publicado en 1865 por Claude Bernard, considerado a menudo el padre de la fisiología.

Tradicionalmente se ha aplicado en biología pero, dado el hecho de que no solo lo biológico es capaz de cumplir con esta definición, otras ciencias y técnicas han adoptado también este término.

En Psicología: Este término fue introducido por W. B. Cannon en 1932, y designa la tendencia general de todo organismo al restablecimiento del equilibrio interno cada vez que éste es alterado. Estos

desequilibrios internos, que pueden darse tanto en el plano fisiológico como en el psicológico, reciben el nombre genérico de necesidades.

De esta manera, la vida de un organismo puede definirse como la búsqueda constante de equilibrio entre sus necesidades y su satisfacción. Toda acción tendente a la búsqueda de ese equilibrio es, en sentido lato, una conducta

Una vez explicado este concepto el/la profesional trabajara los conceptos de la Teoría Homeostática del Riesgo: riesgo percibido, aceptado, costes, beneficios y experiencia y retroalimentación a través de la dinámica de “La gran apuesta”.

2ª Dinámica: La gran apuesta

Se solicitará a los/as participantes que se pongan en situación ante el reto que se les va a plantear y que contesten a las preguntas que aparecen en la tabla “La gran apuesta” de su manual. Los/as participantes de una manera rápida contestarán hasta el bloque de preguntas número 7.

Una vez contestadas las preguntas se invitará a cada participante que exponga sus respuestas al grupo, para así comenzar a obtener las primeras conclusiones sobre el riesgo percibido y aceptado. Una vez finalizadas, se solicitará que continúen con el resto de preguntas y cuando hayan terminado de responder, las expondrán al resto del grupo.

LA GRAN APUESTA

1. Si te ofrecieran a elegir entre tener 1 euro seguro o un juego de riesgo con la probabilidad de uno entre diez de ganar 10 euros ¿Qué elegirías el euro seguro o el juego?
2. Y si fuesen 10 euros seguros contra una probabilidad de uno entre diez de ganar 100 euros. ¿Qué elegirías, el dinero seguro o el juego?
3. Y si fuesen 100 euros seguros contra una probabilidad de uno entre diez de ganar 1.000 euros ¿Qué elegirías, el dinero seguro o el juego?
4. Y si fuesen 1.000 euros seguros contra una probabilidad uno entre diez de ganar 10.000 euros. ¿Qué elegirías, el dinero seguro o el juego?
5. Y si fuesen 10.000 euros seguros contra una probabilidad de uno entre diez de ganar 100.000 euros. ¿Qué elegirías, el dinero seguro o el juego?
6. Y si fuesen 100.000 euros seguros contra una probabilidad de uno entre diez de ganar 1.000.000 euros. ¿Qué elegirías, el dinero seguro o el juego?
7. ¿Hay un momento que cambia tu tendencia de juego por dinero seguro? ¿Por qué?



Imagínate el mismo juego pero con estos dos escenarios diferentes el escenario A-B

Escenario A: ganas 800 euros de sueldo y tú pareja está en paro. Tienes dos hijos en edad escolar e hipoteca de 72.000 euros que pagar, y una deuda pendiente de 300 euros.

Escenario B: ganas 3500 euros y tu pareja gana 2.000, tienes hipoteca que pagar, pero no tienes hijos y te quieres comprar un coche de 45.000 euros.

- ¿Cambiarías tu forma de apostar? ¿Por qué?
- ¿Cuáles son los beneficios de elegir jugar frente a dinero seguro?
- ¿Cuáles son los costes de elegir jugar frente a dinero seguro?
- ¿Cuáles son los beneficios de elegir dinero seguro frente a jugar?
- ¿Cuáles son los costes de elegir dinero seguro frente a jugar?
- ¿Hasta qué punto consideras que nuestro contexto modifica nuestra percepción del riesgo en este juego?

Las principales conclusiones que debemos extraer es que el riesgo se modifica en función del escenario y del equilibrio (homeostasis) entre los costes y beneficios del riesgo que queremos aceptar en cada una de las situaciones.

3ª Dinámica: La opción más segura

Continuaremos la sesión trabajando la percepción del riesgo, situada y contextualizada en diferentes elementos del tráfico, para ello realizaremos la tarea de “La opción más segura” de la siguiente tabla para trabajar la idea que nos explica la Teoría homeostática del Riesgo, que “a mayor percepción de seguridad, mayor nivel de aceptación del riesgo”.

Se solicitará a los/as participantes que contesten a las preguntas que aparecen en su manual, en la tabla “La Opción más Segura”, de manera individual. Una vez finalizadas las preguntas (opcional) se dividirán en cuatro subgrupos y trabajarán cada una de las cuestiones hasta llegar a un acuerdo de respuesta en cada una de las preguntas y una conclusión final. Cada subgrupo elegirá un portavoz, para exponer las conclusiones al resto. El/la profesional recogerá todas las aportaciones de los subgrupos llevando las argumentaciones a las conclusiones deseadas.

LA OPCIÓN MÁS SEGURA

¿Cuál de las siguientes opciones te parece más segura? Comenta por qué.

COCHE A



COCHE B



- ¿Cuál de estos coches te parece más seguro? ¿Por qué?
- ¿Con cuál correrías más?
- ¿Con cuál de los dos sería más posible que incumplieras las normas de tráfico o cometieras un delito contra la seguridad vial? ¿Por qué?

CARRETERA A



CARRETERA B



- ¿Cuál de estas carreteras te parece más segura? ¿Por qué?
- ¿Por cuál correrías más?
- ¿Con cuál de las carreteras sería más posible que incumplieras las normas de tráfico o cometieras un delito contra la seguridad vial? ¿Por qué?

CLIMATOLOGÍA A



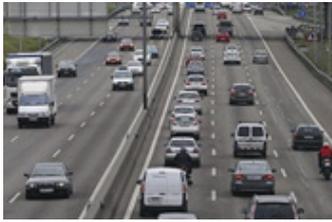
CLIMATOLOGÍA B



- ¿Cuál de estas condiciones te parece más segura? ¿Por qué?
- ¿Por cuál correrías más?
- ¿Con cuál de las carreteras sería más posible que incumplieras las normas de tráfico o cometieras un delito contra la seguridad vial? ¿Por qué?



SITUACIÓN A



SITUACIÓN B



- *¿Cuál de estas situaciones te parece más segura? ¿Por qué?*
- *¿Por cuál correrías más?*
- *¿Con cuál de las situaciones sería más posible que incumplieras las normas de tráfico o cometieras un delito contra la seguridad vial? ¿Por qué?*

En líneas generales las principales conclusiones a las que debemos llegar son:

- *Nuestro nivel de riesgo aceptado aumenta en función de la sensación y percepción de seguridad.*
- *El riesgo es constante lo que varía en nuestra manera de percibirlo.*
- *A mayor nivel de seguridad mayor probabilidad de arriesgar y de infringir la ley.*
- *El riesgo se modifica en función del escenario y del equilibrio (homeostasis) entre los costes y beneficios del riesgo que queremos aceptar en cada una de las situaciones.*

Dinámica: Los espías del riesgo

Como alternativa o complemento a la dinámica anterior, se podrá realizar, si se disponen de los recursos necesarios, la tarea “Los espías del riesgo”. Para ello, se proyectará el enlace de video que aparece a continuación. El video presenta una serie de situaciones de riesgo y conductas temerarias en el tráfico. Los/as participantes deberán visionar el video cuantas veces sean necesarias e identificar las diferentes situaciones de riesgo, valorar por qué son peligrosas y cuáles podrían ser las posibles consecuencias a nivel legal y en caso de accidente. Todas estas anotaciones se recogerán en la tabla “los espías del riesgo” que tiene el manual de el/la participante.

Al finalizar el visionado, se solicitará a los/as participantes que individualmente expongan las diferentes situaciones de riesgo que han detectado en su manual, la gravedad y las consecuencias. El/la profesional irá guiando todas las exposiciones hacia las conclusiones deseadas.

Enlace de video: <https://www.youtube.com/watch?v=bGiAtTw3kXA>

(El video esta tomado de imágenes del Ministerio del Interior. Guardia Civil)



LOS ESPÍAS DEL RIESGO			
Descripción de la situación de riesgo (Riesgo Real)	Gravedad de la situación (Riesgo asumido)	Consecuencias a nivel legal	Consecuencias en caso de accidente

Para finalizar la sesión se reflexionará sobre todas las dinámicas que han realizado y se llegará a las conclusiones finales sobre los conceptos que rodean a la percepción del riesgo en las vías públicas.

FIN DE MÓDULO

Al ser la última sesión de trabajo del módulo, es recomendable que en los últimos minutos de esta sesión el profesional repase los objetivos generales del módulo para resolver las posibles dudas o problemas que nos impidan alcanzar los objetivos trabajados en cada una de las sesiones.

Concluiremos la sesión y el módulo haciendo referencia al título del mismo con la metáfora del árbol: *A través de este módulo hemos averiguado que “percibir el riesgo nos hará crecer con seguridad” a través de (objetivos del módulo) hemos trabajado....., y hemos conseguido.....*

Una vez finalizadas estas conclusiones presentaremos de manera breve el siguiente módulo, con la metáfora del árbol y los principales objetivos y retos: *“en el siguiente módulo trabajaremos.... y conseguiremos....., el símbolo que utilizaremos será (parte del árbol correspondiente).*

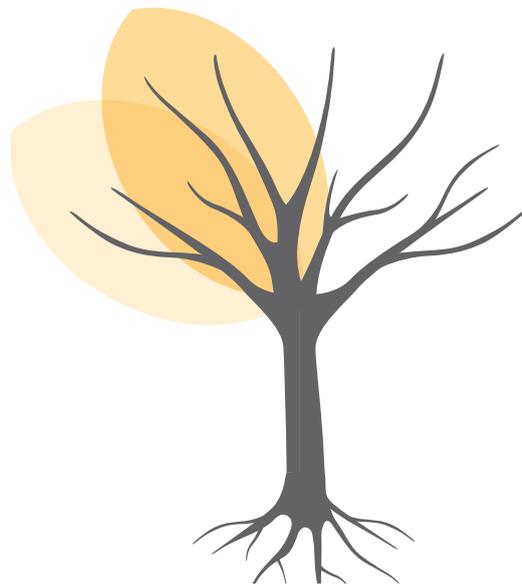


5. BIBLIOGRAFÍA

- Castro, C., Padilla, J.L., Benítez, I, García-Fernández, P., Estévez, B., López-Ramón, M.F, Roca, J., y Crundall, D. (2012). *HAZARD PERCEPTION (HP): Aproximación Inicial a la Tarea de Detección de Peligros durante la conducción en el contexto español*. Recuperado el 14 de enero de 2016, de <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/HAZARD-PERCEPTION-HP-I I .pdf>
- Montoro, L., Carbonell, E., Sanmartín, J., & Tortosa, F. (1995). *Seguridad Vial: del factor humano a las nuevas tecnologías*. Madrid: Síntesis.
- Montoro, L. (2005). La percepción de la seguridad y la percepción del riesgo en el tráfico. los modelos cognitivo motivacionales. *V Simposio Internacional de Antropología Viaria. 'La percepción de la seguridad como factor de riesgo'*. Barcelona: Fundación Abertis.



MÓDULO IV. EMOCIONES, CONTROL DE CONDUCTA E IMPULSIVIDAD



*“Trabaja tus emociones y brotarán
nuevas ramas”*

Sesiones 10, 11 y 12



ÍNDICE

1. Introducción	159
2. Marco teórico	160
3. Objetivos	179
4. Sesiones:	
Sesión 10: Mis emociones	179
Sesión 11: ¿Puedo controlar mis impulsos?	185
Sesión 12: Técnicas de afrontamiento	195
5. Bibliografía	209

I. INTRODUCCIÓN

El módulo IV, cuenta con tres sesiones de trabajo y se denomina “*Trabaja tus emociones y brotarán nuevas ramas*”. Después de comprender el proceso de toma de decisiones, donde es inexorable que las emociones tengan un papel importante e intervengan en muchas de las decisiones tomadas a lo largo de la vida, aquí trabajaremos el conocimiento de las emociones, los tipos, su origen y su incidencia en la conducción. A partir de aquí, nos ocuparemos del control de impulsos en aquellos casos en los que las emociones negativas dominan nuestro comportamiento.

La analogía del árbol que se utiliza en este módulo se representa con la imagen del árbol con otra hoja completa como muestra del crecimiento personal de los/las participantes.

La palabra emoción proviene del latín *emotio, emotionis*, nombre que deriva del verbo *emovere*. Este verbo se forma sobre *movere* (mover, trasladar, impresionar) con el prefijo e-/ex (de, desde) y significa retirar, desalojar de un sitio, hacer mover. Como definición básica la emoción es un impulso involuntario, originado como respuesta a los estímulos del ambiente, que induce sentimientos en el ser humano y en los animales, y que desencadena conductas de reacción automática.

La especie humana es considerada capaz de controlar sus emociones de manera consciente. Sin embargo, desde un punto de vista puramente psicológico, también se puede entender la emoción como un estado de alteración afectiva, originada por una situación amenazante, frustrante o activadora para el sujeto, pudiéndose manifestar de distintas formas (Alonso, Esteban, Calatayud, Alamar, y Egado, 2006).

Este módulo es determinante para que cada participante sea capaz de identificar y reconocer cuáles son sus emociones en su vida cotidiana y en el tráfico concretamente, y comprenda que puede llegar a modular las emociones que siente y especialmente el comportamiento que las sigue. Por otra parte, también es importante porque les dotará de herramientas para controlar los impulsos, para aprender a relajarse y a cambiar los razonamientos automáticos que realizan.



El módulo cuenta con tres sesiones. En la primera de ellas se trabajará lo más básico, las emociones. En la segunda se aprenderá a desarrollar la capacidad de controlar los impulsos cuando éstos sean perjudiciales. Por último, en la tercera sesión, los participantes ejercitarán distintas técnicas de relajación y control de impulsos como el Mindfulness o la técnica de relajación progresiva de Jacobson.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. LAS EMOCIONES

2.1.1. El concepto de emoción

Como tantos otros conceptos personales o psicológicos, la emoción puede ser definida de muchas maneras en función de en qué lugar colocamos el foco de atención. Atendiendo a la definición básica de la RAE (2015a), emoción es: “*Alteración del ánimo intensa y pasajera, agradable o penosa, que va acompañada de cierta conmoción somática*”, de la que podemos desgranar que las emociones pueden ser tanto positivas como negativas y conllevan algún tipo de cambio físico. Pero desde el punto de vista psicológico, sería una definición demasiado pobre. Habría que tener en consideración un mayor número de ideas o cuestiones relacionadas con las emociones. Por ejemplo, la manera en la que se produce una emoción es la siguiente (Redorta, Obiols y Bisquerra, 2006):

1. Informaciones sensoriales llegan a los centros emocionales del cerebro.
2. Como consecuencia, se produce una respuesta neurofisiológica.
3. El cerebro interpreta la información y prepara al organismo para responder.

Así, podríamos completar la definición del siguiente modo: *La emoción es un estado complejo del organismo caracterizado por una excitación o perturbación que predispone a la acción. Las emociones se generan como respuesta a un acontecimiento externo o interno* (Bisquerra, 2000, citado en Redorta, Obiols y Bisquerra, 2006).

Si continuáramos revisando bibliografía, encontraríamos una gran cantidad de definiciones, lo que manifiesta la complejidad de este concepto. Pero sí podemos destacar una serie de características comunes que a todas las definiciones (SWOV, 2005, citado en Alonso et al., 2006):

- La emoción es un estado mental claramente diferenciable de otras condiciones, como por ejemplo la fatiga.
- Las emociones generalmente van acompañadas de cambios físicos, expresiones faciales o acciones.

- Las emociones ocurren cuando un interés personal aparece perjudicado o facilitado.
- La emoción va acompañada de una inclinación hacia determinada acción.

Muy relacionados con la emoción, pero de carácter ligeramente distinto, encontramos los conceptos sentimiento y afecto.

El **sentimiento**, por otra parte, está íntimamente unido a la emoción, pero a diferencia de esta, puede controlarse y según diversos autores, los sentimientos son las experiencias subjetivas de las emociones, la sensación consciente (cognitiva) de la emoción (Redorta, Obiols y Bisquerra, 2006; Morgado, 2008).

Si atendemos a nuestra experiencia personal, podemos afirmar que todos tenemos emociones y, por tanto, deberíamos ser unos expertos en la materia. Sin embargo, en multitud de ocasiones, cuando le pides a una persona que ponga nombre y defina la emoción que está sintiendo en un momento determinado, la respuesta es ambigua o inexacta. En palabras de Wenger, Jones y Jones, *“Casi todo el mundo piensa que sabe qué es una emoción hasta que intenta definirla. En ese momento prácticamente nadie afirma poder entenderla”* (citado en Chóliz, 2005).

Cuando nos referimos al **afecto**, se suele identificar con la emoción, pero aunque parezca que están relacionados, son fenómenos distintos. La emoción es una respuesta individual interna que ni se da ni se quita, sino que las experimenta uno mismo; por el contrario, el afecto es un proceso de interacción social entre dos o más organismos, es algo que se puede dar a otro o recibir.

2.1.2. Tipos de emociones

Las emociones tienen una razón de ser y son necesarias para desenvolvemos en nuestro día a día. Tienen una función adaptativa, cada una de ellas se ajusta a la situación vivida y actuamos en función de la emoción que sentimos. Ciñéndonos a las emociones básicas según Plutchik (Chóliz, 2005), la función adaptativa de cada una de ellas es:

- Sorpresa: Exploración
- Asco: Rechazo
- Alegría: Reproducción
- Miedo: Protección
- Ira: Destrucción/Autodefensa
- Tristeza: Reintegración
- Anticipación: Exploración
- Confianza: Afiliación



La emoción, ¿biológica o cognitiva? Diversos autores apoyan tanto una teoría como la otra. La realidad es que ambos sistemas tienen capacidad para desencadenar una emoción. Según algunos autores ambos sistemas interactúan entre sí (Levenson, 1994 citado en Reeve, 1994) y, según otros, distintos tipos de emoción vendrán desencadenados por cada uno de los sistemas (Panksepp, 1994 en Reeve). Según esta última división, podríamos diferenciar dos tipos de emociones, las primarias (o más bien biológicas) y las secundarias (o cognitivas). Éstas últimas serían emociones resultado de la combinación de las primarias, y tendrían un carácter más cognitivo o aprendido en función de las experiencias vividas o las influencias de socialización y culturales.

A las distintas emociones, les sigue un pensamiento específico y una acción determinada. En la siguiente tabla, se especifican las más generales (Bisquerra, 2000 citado en Alonso et al., 2006).

EMOCIONES	
Emoción	Tendencia de pensamiento-acción
Enfado	Atacar
Miedo	Huir
Culpabilidad	Disculparse
Vergüenza	Desaparecer
Tristeza	Recluirse
Envidia	Desear lo que otro posee
Interés	Explorar
Asco	Expulsar
Alegría	Jugar
Orgullo	Soñar a lo grande
Satisfacción	Recrearse e integrarse
Gratitud	Ser amable
Euforia	Ser mejor persona

Emoción	Pensamiento que genera la emoción
Ira	<p>Pienso que alguien me está tratando de forma injusta.</p> <p>Alguien se aprovecha de mí. Alguien abusa de mí.</p> <p>Me siento ofendido. Me siento insultado. Me siento maltratado.</p>
Miedo	<p>Tengo un peligro real e inminente ante mí.</p> <p>Un peligro real para mi vida.</p> <p>Un peligro real para mis seres queridos.</p> <p>Un peligro real para mis intereses</p>
Ansiedad	<p>Pienso que puedo estar en peligro por algo con pocas probabilidades de que suceda.</p> <p>Pienso en los términos “¿y si...?”</p> <p>Por ejemplo: ¿Y si se cae el avión? ¿Y si me quedo en blanco mientras hablo en público? ¿Y si este dolor es un infarto?</p>
Tristeza	<p>Pensamientos de pérdida.</p> <p>Un rechazo sentimental.</p> <p>La muerte de un ser querido.</p> <p>La pérdida de un puesto de trabajo.</p> <p>La pérdida de la oportunidad de conseguir alguna meta importante.</p>
Vergüenza	<p>Creer que no se ha estado a la altura de lo que se esperaba de uno.</p> <p>Creer que se ha hecho el ridículo.</p> <p>Cometer un error (“meter la pata”).</p> <p>Herir a alguien.</p> <p>No estar a la altura de las propias exigencias morales.</p> <p>Creo que los otros me condenan por lo que he hecho (error, fallo, ridículo, daño, etc.).</p>
Culpa	<p>Me condeno a mí mismo por lo que he hecho (error, fallo, ridículo, daño, etc.).</p>
Frustración	<p>Pienso que los acontecimientos no satisfacen mis expectativas.</p> <p>No he logrado lo que deseaba.</p>
Decepción	<p>Pienso que alguien no ha hecho lo que yo esperaba.</p> <p>Otra persona no ha logrado lo que yo esperaba que lograra.</p>



Inferioridad	Me comparo con los demás y pienso que son superiores a mí.
Desesperanza	Me digo a mí mismo que mis problemas no se solucionarán nunca. Las cosas no mejorarán, sino que irán a peor. Cunde el desánimo

Emoción	Acción
Ira	Quiero atacar. Quiero oponerme. Quiero asaltar. Quiero herir. Quiero insultar.
Miedo	Quiero huir. Quiero protegerme de algo o alguien. Quiero gritar. Tengo que gritar. Grito.
Tristeza	Quiero llorar. Quiero estar sola. Quiero no hacer nada.
Aversión	No quisiera tener nada que ver ni qué hacer con esta persona. Quiero estar lo más lejos posible (de algo o alguien).
Interés	Quiero observar bien. Quiero prestar atención. Quiero comprender.
Desinterés	No me incumbe. No presto atención.
Sentirse ante un reto	Quiero ir contra un obstáculo o dificultad. Quiero superar un obstáculo o dificultad.
Atracción (aproximación)	Quiero acercarme. Quiero establecer contacto. Quiero estar cerca de... Estar receptivo.
Preocupación	No me puedo concentrar u ordenar mis pensamientos.
Autocontrol	Soporto la situación. Siento que lo domino. Tengo las riendas.
Compasión	Quiero ayudar a alguien. Quiero cuidar de alguien.
Sentirse ridículo	Quisiera desaparecer. "Tierra trágame".
Bloqueo emocional	Me siento inhibido. Me siento paralizado. Me siento helado.
Vergüenza	Me ruborizo. Temo ruborizarme.

Realizar un análisis exhaustivo de cada una de ellas sería demasiado costoso, pero sí es posible detallar algo más la dimensión de ira, puesto que es una de las emociones que se da con frecuencia en los conductor/as y que su manifestación al volante genera maniobras de riesgo, infracciones, delitos y, en ocasiones, siniestros de tráfico (homicidios y lesiones imprudentes). Conocer esta emoción

a fondo hará que los conductor/as puedan reconocerlas y saber cómo actuar. En la siguiente, se describe la ira (Chóliz, 2005):

IRA	
Características	<p>La ira es el componente emocional del complejo AHÍ (Agresividad-Hostilidad-Ira). La hostilidad hace referencia al componente cognitivo y la agresividad al conductual. Dicho síndrome está relacionado con trastornos psicofisiológicos, especialmente las alteraciones cardiovasculares (Fdez-Abascal y Martín, 1994 a, b).</p>
Instigadores	<p>Estimulación aversiva, tanto física o sensorial, como cognitiva (Berkowitz, 1990).</p> <p>Condiciones que generan frustración (Miller, 1941), interrupción de una conducta motivada, situaciones injustas (Izard, 1991), o atentados contra valores morales (Berkowitz, 1990).</p> <p>Extinción de la operante, especialmente en programas de reforzamiento continuo (Skinner, 1953).</p> <p>Inmovilidad (Watson, 1925), restricción física o psicológica (Campos y Stenberg, 1981).</p>
Actividad fisiológica	<p>Elevada actividad neuronal y muscular (Tomkins, 1963).</p> <p>Reactividad cardiovascular intensa (elevación en los índices de frecuencia cardíaca, presión sistólica y diastólica) (Cacioppo y cols., 1993).</p>
Procesos cognitivos implicados	<p>Focalización de la atención en los obstáculos externos que impiden la consecución del objetivo o son responsables de la frustración (Stein y Jewett, 1986).</p> <p>Obnubilación, incapacidad o dificultad para la ejecución eficaz de procesos cognitivos.</p>
Función	<p>Movilización de energía para las reacciones de autodefensa o de ataque (Averill, 1982).</p> <p>Eliminación de los obstáculos que impiden la consecución de los objetivos deseados y generan frustración. Si bien la ira no siempre concluye en agresión (Lemerise y Dodge, 1993), al menos sirve para inhibir las reacciones indeseables de otros sujetos e incluso evitar una situación de confrontación.</p>
Experiencia subjetiva	<p>Sensación de energía e impulsividad, necesidad de actuar de forma intensa e inmediata (física o verbalmente) para solucionar de forma activa la situación problemática.</p> <p>Se experimenta como una experiencia aversiva, desagradable e intensa. Relacionada con impaciencia.</p> <p>Se trata de una de las emociones más intensas y desagradables. Genera aprensión, desasosiego y malestar.</p> <p>Preocupación, recelo por la propia seguridad o por la salud.</p> <p>Sensación de pérdida de control.</p>



2.1.3. Procesamiento de las emociones

Las emociones participan y guían, en buena medida, la toma de decisiones, simplificando y acelerando el proceso, reduciendo la complejidad de la decisión y atenuando el posible conflicto entre opciones similares. Numerosas investigaciones demuestran la participación de las emociones en los procesos decisorios en el ser humano. La estructura cerebral más claramente relacionada con la emoción es *la amígdala cerebral* (LeDoux, 1992, citado por Simón, 1997).

Las amígdalas cerebrales son unas pequeñas estructuras situadas una a cada lado del cerebro. Forman parte de un complejo circuito neuronal que controla las respuestas emocionales y los impulsos que nos mueven a realizar una conducta. Tienen numerosas y complejas conexiones con el hipotálamo, el tallo cerebral, la corteza cerebral y otras estructuras de nuestro sistema nervioso central.

Su función consiste en asignar significado emocional a los estímulos ambientales, sean de la modalidad sensorial que sean. Esto quiere decir que cuando se presenta un nuevo estímulo en el campo sensorial del sujeto, hace una rápida evaluación del mismo y comunica al resto del cerebro si ese estímulo representa un peligro, o por el contrario, puede suponer alguna ganancia para el organismo. Esto a su vez, desde el punto de vista del funcionamiento cerebral significa que la amígdala se encuentra en condiciones de relacionar un determinado estímulo con el placer o con el dolor potencial que dicho estímulo puede llevar aparejados. De manera abreviada, la amígdala implementa respuestas rápidas e inconscientes, poco precisas pero eficaces, que la han constituido como un núcleo generador de adaptaciones a corto plazo vitales para la supervivencia del organismo (Simón, 1997).

Los estímulos emocionales parecen seguir un curso doble hacia *la amígdala*. Por una parte, esta estructura lleva a cabo un procesamiento muy rápido de la información que habilita la posibilidad de dar respuestas casi instantáneas a eventuales estímulos peligrosos (vía directa). Esta misma rapidez imposibilita la elaboración de respuestas complejas, siendo poco precisas pero, a fin de cuentas, enérgicas y eficaces. En este caso, el proceso se realiza por debajo del umbral de la consciencia.

Por otra parte, se lleva a cabo otro procesamiento más lento (vía indirecta cortical) donde el cortex prefrontal juega un papel importante, permitiendo ir más allá de las emociones automáticas. Aporta mayor precisión a través de análisis no contingentes de la información emocional, más profundos y elaborados, que permiten la acción voluntaria y planificada, así como la inhibición de

las respuestas automáticas (vía directa), proporcionando mayor capacidad adaptativa en contextos complejos y sociales. El tránsito por estructuras corticales (preferentemente prefrontales) permitiría que parte de este proceso se realizara conscientemente.

En ambientes sociales complejos, como en los que el ser humano se desenvuelve en la actualidad, puede ocurrir que las reacciones emocionales determinadas por la vía rápida no sean adaptativas e, incluso, sean contraproducentes. A pesar de ser respuestas muy rápidas y a veces efectivas, en contextos sociales complejos con frecuencia suelen ser necesarias acciones más deliberadas que tengan en cuenta otros factores ambientales y personales, así como la habilidad para anticipar, planear y monitorizar las conductas en marcha y las futuras. La evidencia científica apunta a que son las estructuras prefrontales las principales encargadas de organizar el comportamiento y la toma de decisiones implementando dichas capacidades, convirtiéndose así en el dispositivo controlador del cerebro emotivo, fundamental en la regulación emocional, la comprensión de situaciones complejas y el comportamiento social adaptativo.

De acuerdo con las descripciones que se han ido realizando, se puede explicar por qué el ser humano, en el ámbito del tráfico como un hecho social complejo, se ve inmerso en numerosas situaciones en las que los estados emocionales intensos de los conductores/as pueden desembocar en una toma de decisiones y conducción inadecuada. La mayoría de procesos mentales como la percepción, la atención, el aprendizaje, el juicio, la toma de decisiones, etc., son susceptibles en mayor o menor grado de influencias emocionales, modulando a su vez nuestro comportamiento, tal y como se ha descrito anteriormente; unas veces con reacciones más viscerales e inconscientes (vía directa) y otras más conscientes y menos impulsivas (vía indirecta).

Resumiendo, se puede deducir que el objetivo de las emociones y sus respuestas, es aumentar la supervivencia y el bienestar del individuo; es evidente que a lo largo de la historia evolutiva del ser humano han supuesto una ventaja adaptativa. Sin embargo, a medida que el contexto vital se ha ido haciendo más complejo, por ejemplo el propio sistema de tráfico, aquellas respuestas inteligentes, pero más o menos estereotipadas, se fueron quedando cortas y fue haciéndose necesaria una mayor flexibilidad cognitivo-conductual que permitiese diferenciar nuevos matices.

Puesto que el cerebro humano dispone de sistemas de control de respuestas emocionales (manifestación de la ira o del enfado) que en un momento dado no sean adaptativas, como ocurre multitud de veces en el tráfico, se hace necesario que los conductores/as en general, reconozcan que



hay momentos, bien por sus circunstancias personales o por un entorno vial complejo, en los que no son eficientes en su manejo y pueden poner en peligro sus vidas y las de otras personas.

2.1.4. Las emociones al volante

¿Cuáles son las peores emociones al volante?

Es difícil establecer una emoción determinada como causante de los problemas en el tráfico, pues todas ellas pueden suponer un problema si son desmesuradas o si se desencadenan en el momento inadecuado. Pero sí es cierto que la ira, cuando nos despierta agresividad al volante y con ello nerviosismo, impaciencia e impulsividad, puede desembocar en conductas especialmente peligrosas para nuestra seguridad y la del resto de usuarios/as de las vías.

Por otro lado, la sensación de placer que nos provocan determinadas conductas al volante como la de oponerse a las normas o el subidón de adrenalina al aumentar la velocidad notablemente, también pueden suponer emociones positivas desde la vivencia subjetiva del conductor/a, pero negativas para la seguridad y la integridad física y moral de la persona. Es posible que en algunas personas se refuercen este tipo de comportamientos por resultar gratos y placenteros, y acaban por establecer este tipo de conductas como algo habitual y difícil de extinguir.

Además, es un hecho constatado que la existencia en el conductor/a de estados emocionales intensos puede desembocar en una toma de decisiones y conducción inadecuada. La mayoría de procesos mentales como la percepción, la atención, el aprendizaje, el juicio, la toma de decisiones, etc., son susceptibles en mayor o menor grado de influencias emocionales, modulando a su vez nuestro comportamiento. Por ejemplo, la ansiedad, ya sea provocada por el propio entorno de tráfico (un atasco, por ejemplo) o por las circunstancias personales del individuo, puede alterar las condiciones físicas o psicológicas que son necesarias para el desempeño seguro de la conducción (Montoro et al., 2012).

Ante una determinada reacción emocional se pueden observar cambios en tres tipos de canales de expresión: a nivel subjetivo (pensamientos y sentimientos de alegría, tristeza, enfado, etc.), a nivel fisiológico (variaciones en el ritmo cardiaco o respiratorio, aumento de la sudoración, cambios en la tensión muscular, etc.) y a nivel motor (sonrisa, llanto, expresiones faciales de ira, miedo, etc.). Si trasladamos estos tres tipos de respuestas emocionales a la situación de conducción, podemos entender y extraer conclusiones acerca del papel positivo o negativo que las emociones pueden jugar en el tráfico y la seguridad vial:

- **El componente subjetivo o experiencial:** una persona que experimenta un fuerte estado emocional de ira, ansiedad o euforia presenta serios déficits atencionales. Por ejemplo, la ansiedad o el miedo que experimenta un conductor/a novel le lleva muchas veces a situaciones de riesgo por falta de seguridad en la acción. También un estado de euforia intensa (un premio en la lotería) puede hacer que el conductor/a cometa graves incidentes en el tráfico. En cualquier caso, una persona que se encuentre emocionalmente muy impactada debería reconsiderar la posibilidad de conducir.
- **A nivel fisiológico o corporal** se producen alteraciones en la activación. Una baja actividad psicofisiológica, producida por un estado de tristeza intensa, está relacionada con pérdida de atención, somnolencia e incremento del tiempo de reacción. Por el contrario, una alta activación psicofisiológica, como la que se produce en estados de ansiedad, está relacionada con falta de concentración e impulsividad. Todos estos cambios pueden poner fácilmente en peligro la seguridad en la conducción.
- **Las respuestas motoras u observables** de las reacciones emocionales cumplen una función expresiva y de comunicación a los demás acerca de nuestro estado emocional, nuestras intenciones, etc. Por ejemplo, en algunos conductores/as las expresiones de ira son frecuentes durante la conducción (tales como gritar e insultar a otro/a que ha cometido un error). Cuando estas expresiones son percibidas por el otro/a pueden desencadenar en él reacciones igualmente agresivas, que suelen terminar en agresiones con consecuencias imprevisibles. Este último proceso, dada su importancia, se desarrolla a continuación.

A) AGRESIVIDAD Y HOSTILIDAD EN LA CONDUCCIÓN

La ira y la agresividad son emociones inherentes del ser humano, que gracias a la evolución de civilizaciones y sociedades, se han ido filtrando y controlando, convirtiéndolas en comportamientos limitados para permitir la convivencia y el bienestar social. No obstante, la agresividad y la hostilidad en la conducción son, según numerosos estudios, unas conductas cada vez más frecuentes en nuestra sociedad. Esto es muy preocupante, no sólo por las implicaciones sociales que ello comporta, sino por las fatales consecuencias que este tipo de conductas tienen, como veremos posteriormente, para la seguridad en el tráfico.

En la Unión Europea, algunos estudios han demostrado que la agresividad no sólo ha aumentado sensiblemente en los últimos años sino que ha llegado a convertirse en una actitud característica del conductor/a europeo medio.



De la misma manera, organismos tales como la National Highway Traffic Safety Administration (EEUU) ha señalado cómo la agresividad en la conducción amenaza con ser uno de los principales factores de seguridad pública en relación con la población motorizada y las fuerzas de orden público del siglo XXI. De este modo, parece que la agresividad y la hostilidad al volante no sólo constituyen un problema actual, sino que las previsiones apuntan al incremento de este fenómeno.

Por lo tanto, la agresividad vial se debe tratar como un factor de riesgo relacionado con el conductor/a, como la velocidad, el alcohol o la distracción, e investigar sobre su origen, y sobre todo por qué y cómo la manifiestan los conductores/as, qué factores influyen y qué tipo de conductas se desarrollan en la conducción agresiva. De esta manera, se podrá intervenir sobre este fenómeno, menos investigado que otros factores, y activar medidas de prevención, tanto para reducir “la actitud agresiva” en los conductores/as como para saber qué hacer si nos cruzamos en la carretera con un conductor/a agresivo.

Aunque difícil de sintetizar, por conducción agresiva nos referimos al comportamiento de un conductor/a impaciente o encolerizado, que pone en peligro intencionalmente la vida de otro conductor/a, pasajero o peatón, en respuesta a un altercado, una disputa o, simplemente, un conflicto de tráfico. Debemos, por tanto, tener muy presente que con el término conducción agresiva u hostil estamos haciendo referencia a muchas situaciones de tráfico que no suelen ser consideradas como tales por la mayoría de nosotros.

Es por ello que se puede incluir dentro de lo que llamamos comportamientos agresivos u hostiles, otros comportamientos como los siguientes: gestos ofensivos u obscenos, insultos o agresiones verbales, ráfagas de luces largas, acercamiento excesivo al vehículo de delante, frenar bruscamente con la intención de hacer frenar a otro conductor/a, invasión brusca sin señalizar en un carril por el que circula otro vehículo o de su espacio de seguridad, obstrucción deliberada del paso de los otros conductores/as, competir con otros usuarios de las vías públicas, bajar del vehículo con intención de enfrentarse a otro conductor/a, entre otras muchas.

Como vemos, muchas de estas conductas implican, por sí mismas, un claro riesgo para la conducción de vehículos. Desde este contexto se puede diferenciar dos formas de manifestar la agresividad en la conducción: activa, que es la que realiza un conductor/a imprudente que pone en peligro su vida y la de los demás (con tasas de alcohol muy altas, velocidad excesiva o inadecuada, etc.); y reactiva, la que manifiesta un conductor/a a causa de un comportamiento irresponsable de otro que

pone su vida en peligro, y provoca reacciones bruscas tales como circular a una mayor velocidad o frenar sin motivo, lo que afecta gravemente a la seguridad en la conducción.

Es importante entender el funcionamiento de nuestro cerebro durante la manifestación de conductas agresivas-reactivas. Resulta curioso que muchas personas tranquilas en su vida diaria, cuando se ponen al volante, se “transformen” en desconocidos en el mundo del tráfico. Frases como esta se escuchan todos los días: *“¡Pero si yo no soy así! Es como si dentro de mi saliera un ser dañino, no me reconozco”*. Se trata de una conducta, en gran parte biológica e impulsiva, puesto que nuestro cerebro dispone de mecanismos emocionales que han permitido la supervivencia durante miles de años, mediante impulsos agresivos que se desencadenan de manera muy rápida, ante cualquier peligro o estímulo amenazante.

Obviamente, sobre ese “cerebro emocional” que nos impulsa a la conducción agresiva y a reaccionar de forma rápida, tenemos el “cerebro racional” y lógico, el que nos dice que nos tranquilicemos controlando en buena medida los impulsos, aunque este es más lento trabajando que el cerebro emocional. Por esta razón, muchas veces en el tráfico, ante un elemento cualquiera que nos parece que pone en peligro nuestra vida o que de alguna forma nos acosa, reaccionamos con esa agresividad instintiva, refleja, automática y rápida. Más tarde, razonando, nos damos cuenta de que nuestro comportamiento no ha sido el correcto, arrepintiéndonos pese a ser quizá, demasiado tarde. En consecuencia, es necesario aprender a controlar las reacciones agresivas, casi automáticas, exageradas y peligrosas, para conseguir que los comportamientos en el tráfico sean socialmente aceptables y seguros.

Respecto a las causas de la conducta agresiva u hostil, podemos diferenciar entre **influencias ambientales** (causas externas, propias de la situación en la que nos encontramos) e **influencias personales** (causas internas, propias del conductor/a).

Respecto a las **influencias ambientales** de la agresión, existen toda una serie de elementos externos que pueden propiciar la aparición de comportamientos agresivos u hostiles, entre los que podemos destacar los siguientes:

- **El anonimato y la impunidad** de que se goza dentro del habitáculo del vehículo, unidos a la posibilidad de huida que permiten los automóviles tras la realización de una conducta violenta, fomentan la posibilidad de conductas agresivas. Dentro del vehículo, como ocurre con el casco en vehículos de dos ruedas, los demás conductores/as no saben quiénes somos, pocas veces



se nos multa o detiene por ser agresivos y, además, podemos salir corriendo. Si nos viésemos involucrados en un altercado de las mismas características, pero en otras circunstancias, por ejemplo en un empujón en la acera, no desarrollaríamos ese tipo de agresividad.

- **La temperatura ambiental.** Si el ambiente es caluroso y húmedo, el conductor/a es más proclive a sentirse colérico, adoptando conductas más agresivas e interpretando, más frecuentemente, como amenazas o desafíos las conductas de los otros. Es por ello que en los meses de más calor suele observarse un mayor incremento de las conductas agresivas y hostiles.
- **El ruido.** Un ruido irritante e incontrolable contribuye a generar altos niveles de hostilidad en situaciones conflictivas. Si tenemos en cuenta el grado de contaminación acústica de nuestras ciudades (junto a otros muchos factores), no resulta extraño que los entornos urbanos sean especialmente propicios para la aparición de comportamientos agresivos.
- **La congestión en el tráfico.** Los atascos son una de las condiciones más frecuentemente asociadas con la conducción agresiva y la hostilidad en el tráfico. En ellos, la prisa y la frustración, por no poder hacer nada para solucionar la situación, unido a la aglomeración de vehículos y el ruido en el ambiente, representan en conjunto una circunstancia especialmente propicia para la aparición de comportamientos agresivos u hostiles.

Respecto a las **influencias personales** en la agresión, no cabe duda de que cada ser humano es diferente y aunque los factores ambientales incrementen la posibilidad de agresión u hostilidad, si las características personales no nos inclinan hacia estas conductas, es más difícil que se produzca. Entre las variables personales relacionadas con la conducta agresiva u hostil habría que destacar las siguientes:

- **El estado emocional.** Por ejemplo, un conductor/a triste, frustrado o colérico, estresado o incluso enfermo, interpretará con mucha mayor facilidad la conducta de otro conductor/a como una amenaza o un desafío, produciéndole ira o rabia. Sin embargo, en un conductor/a sano y estable, la misma situación, no suscitaría esas reacciones.
- **La personalidad de el/la conductor/a.** Hay personas con una tendencia más estable a comportarse agresivamente o a manifestar su hostilidad en un mayor número de situaciones.
- **El aprendizaje observacional.** La conducta agresiva es fácilmente aprendida mediante la observación. La agresividad podemos haberla aprendido desde la infancia en el vehículo de los

padres, al mismo tiempo que reforzada desde los medios de comunicación de masas.

- **Las atribuciones que hagamos sobre los demás.** La agresividad y la hostilidad en el tráfico están muy relacionadas con la interpretación que hagamos de las intenciones de los otros conductores/as. Si percibimos un adelantamiento como un desafío, se incrementan las probabilidades de responder de manera agresiva u hostil. Por ello, es importante ser conscientes de que no siempre nuestras atribuciones se corresponden con la verdadera intencionalidad de los otros conductores/as.
- **Defensa del territorio.** Hay una tendencia generalizada a considerar el coche como un territorio privado sobre la calzada. Esta concepción lleva con frecuencia a considerar como una amenaza cualquier tipo de conflicto o incidente que suceda en el tráfico.
- **Instrumentalidad de la agresión.** Algunos comportamientos agresivos al volante tienen como objetivo reforzar la imagen del individuo (ego y autoestima) pudiendo dar lugar a conductas altamente arriesgadas.

B) VIOLENCIA Y ACOSO VIAL

Las personas son agresivas por naturaleza, una predisposición que ha sido necesaria para la supervivencia de la especie, aunque el ser humano es capaz de controlar la agresividad inútil y patológica. Pero desgraciadamente algunas personas carecen, en muchas ocasiones, de esa capacidad, convirtiendo los comportamientos agresivos en su forma más perversa, la violencia.

Según la OMS “*La violencia es un fenómeno sumamente difuso y complejo cuya definición no puede tener exactitud científica, ya que es una cuestión de apreciación*”. Este organismo considera la violencia como un problema de salud pública; la interacción de factores biológicos, culturales, políticos, económicos, sociales, etc., explica por qué una persona o grupos de personas se comportan de forma violenta.

La violencia se propaga en muchos entornos sociales a través de la televisión, el deporte, el cine, la familia, la escuela, etc., dando lugar de manera intencionada a maltratos, amenazas, sufrimientos, u otras acciones que atentan contra la integridad física, psicológica y moral de una o varias personas. Por norma general, estas conductas no son aceptadas socialmente. Sin embargo, la violencia vial, que ha producido numerosos atentados en nuestras carreteras desde hace muchos años, ha tardado en generar rechazo social.



Se entiende por “**Violencia Vial**” aquellas conductas irresponsables constituidas por comportamientos y hábitos de intimidación, hostilidad, agresividad, acoso, etc., que se llevan a cabo en las ciudades y carreteras y que ponen en peligro la vida de los demás. La violencia vial se genera haciendo un uso temerario del vehículo, ejerciéndose de forma espontánea e incluso premeditada.

Se podría describir al conductor/a violento como el que tiende a desarrollar conductas antisociales y violentas en las situaciones de tráfico. En ocasiones, recurren al alcohol o las drogas para enmascarar sus sentimientos hostiles, actuando de forma desajustada y a la vez incontrolada. Además, utilizan el automóvil como medio para aumentar su nivel de agresividad, dando lugar a estilos de conducción violenta y temeraria, donde la competitividad es bastante frecuente. En consecuencia, hacen del espacio público un lugar extremadamente peligroso para las personas.

A partir de aquí, la actitud social y los poderes públicos han producido cambios con respecto a estos conductores/as irresponsables, dejando de hablar de accidente de tráfico, cuando en la mayoría de estos casos se trata de “violencia vial”. En parte, el objetivo de la reforma del Código Penal (L.O. 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la L.O. 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial) fue definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad vial, evitando que determinadas conductas calificadas como violencia vial quedaran impunes.

Uno de los fenómenos de violencia vial más generalizados es el del **acoso al automovilista**. Se trata de supuestos aislados o permanentes de:

- Hostigamiento y presión sobre la libertad de actuación y dignidad de la persona que conduce.
- Situarse “pegados” al que circula por delante para pasar, aun cuando la maniobra sea ilegal o peligrosa.
- Adelantamientos agresivos con gestos hostiles e insultantes y colocándose delante sin distancia de seguridad para obligarle a frenar.
- Persecuciones a otros conductores/as realizando maniobras que les pongan en situación de peligro, en un contexto siempre de violencia, y que puedan acabar en accidente, con resultados lesivos o muerte.

Todos estos comportamientos agresivos o violentos en la conducción son especialmente peligrosos para todos nosotros; con ellos se crea una situación de presión y hostilidad hacia los demás usuarios, provocando alteraciones en el estado emocional, generadoras de graves riesgos en la conducción. Por esa razón, el Código Penal las considera como “conductas de temeridad manifiesta”

reflejándolas como delitos contra la seguridad vial, según los artículos 380 y 381 del Código Penal. También se consideran conductas de temeridad manifiesta los excesos de velocidad y superar las tasas de alcohol.

2.2. CONTROL DE LA CONDUCTA E IMPULSIVIDAD

Continuamente nos esforzamos por ejercer cierto grado de control sobre los acontecimientos que son importantes en nuestras vidas, y así conseguir nuestros objetivos: es claro que todo ser humano tiene necesidad de control (Oros, 2005).

El control se define como la habilidad para hacer que algo se comporte exactamente como uno quiere. Dentro del concepto global, Averill (1973) distingue entre varios tipos de control:

- Control de conducta: capacidad de ejercer una respuesta que modifique una situación percibida como estresante, amenazante, etc.
- Control cognitivo: capacidad para interpretar la información ambiental de forma que se entienda mejor la situación y sea posible ejercer mayor control sobre ella.
- Control decisional: habilidad para escoger, de entre varias opciones, aquella que mejor permita afrontar la situación.

Otros autores han estudiado el concepto de control y sus diferentes variantes. Es el caso de Thompson (1981), quien añade otra categoría a las anteriores, el llamado control retrospectivo, que significa percibir control en el presente sobre situaciones desagradables que ocurrieron en el pasado. Por otra parte, Weisz, Rothbaum y Blackburn (1984) distinguen dos tipos más, *control primario* o sobre las condiciones existentes y *control secundario* o acomodación a las condiciones existentes y estado de satisfacción por las cosas tal y como son.

La activación del proceso de control y la conciencia de que ese control existe son muy importantes (Oros, 2005). En muchas ocasiones, la percepción de control, la creencia de que podemos ejercerlo de forma efectiva, tiene capacidad para reducir los efectos negativos derivados de una situación de estrés, aunque el control real no se llegue a ejercer. La relevancia que el control tiene en el comportamiento del ser humano se refleja en los procesos que se ven afectados cuando falta o se percibe de forma errónea.



2.2.1. Rasgos de personalidad relacionados con el control de la conducta

LOCUS DE CONTROL

El hecho de que una situación te genere agresividad, no implica que “sí o sí” tengas que responder de forma agresiva.

Destacando las aportaciones de Rotter (1966) acerca de este concepto, el locus de control se refiere a la posibilidad de dominar un acontecimiento dependiendo de si el control reside dentro o fuera de uno mismo.

Cuando una situación es percibida de forma contingente con la conducta de uno, hablamos de *locus de control interno*. Con este tipo de locus, el individuo se siente capaz de dominar la situación. Si, en cambio, el acontecimiento no es contingente con la conducta del sujeto, le llamamos *locus de control externo*, en el que, sin importar la conducta del sujeto, los hechos serán consecuencia del azar o de las acciones de los demás (Oros, 2005).

En el ámbito concreto del tráfico, los autores Lajunen y Summala (1995) encontraron una correlación positiva entre internalidad (sentimiento de control sobre las situaciones) y alerta durante la conducción y entre externalidad (las situaciones son las que nos controlan) y agresión. Lo que explica que los conductores/as con locus de control interno (internalidad), es decir, aquellos que se consideran responsables y capaces de influir en la seguridad vial, son conductores/as prudentes capaces de mantener un estado de alerta/vigilancia durante la conducción para intentar predecir los posibles riesgos viales. Por el contrario, los conductores/as con locus de control externo (externalidad), suelen considerar los accidentes de tráfico como resultado de la casualidad o el azar o del fallo de otros conductores/as y, por tanto, asumen más riesgos y manifiestan una conducta más agresiva, pues creen que no está en su mano evitar el siniestro (Alonso et al., 2006).

IMPULSIVIDAD

El concepto de impulsividad tiene diversas definiciones (Squillace, Janeiro y Schmidt, 2011), muchas veces en función del modelo teórico que enmarca la misma. Por ejemplo, en trabajos como los de Eysenck y Eysenck (1977), Gray y McNaughton (2003), Cloninger (1987) y Zuckerman (2007), entre otros, se conceptualiza la impulsividad como toda *conducta definida por la búsqueda de actividad y de refuerzo positivo, así como la evitación activa de la frustración*. En otros, como los de Billieux, Gay, Rochaty Van der Linden (2010), y Barrat, Stanford y Kent y Felthous, (1997) la impulsividad se relaciona con

todos aquellos comportamientos sostenidos por el alivio de la tensión producida por el estrés a través de la evitación activa o la realización de comportamientos compulsivos. Otra posible definición de impulsividad, como el actuar rápido de forma no premeditada debido a una baja conciencia de las consecuencias o por la subestimación de las mismas, se asocia más con los trabajos de Dickman (1990), Gonçalves y Cloninger (2010) o Mobb, Crépin, Thiéry, Golayy Van der Linden (2010).

Desde el paradigma conductual, la impulsividad puede implicar una estrecha relación con sucesos acaecidos en un contexto determinado (por ejemplo, rabia, enfado, alegría...) y con la conducta problemática (conducta agresiva, consumo de sustancias, etc.). La conducta sigue un patrón de reforzamiento a corto plazo y no se encuentra dirigida por las consecuencias a largo plazo (Hernández-Ardieta, 2013).

La impulsividad es un rasgo de la personalidad que aparece en diversos modelos y teorías psicológicas sobre la personalidad humana, aunque como hemos visto, con una consideración diferente y con peso variable.

La impulsividad no es un rasgo unitario, sino que está compuesto por distintos aspectos que se relacionan con las tres dimensiones del modelo de personalidad de Eysenck: extraversión, neuroticismo y psicoticismo (Pelechano, 2000). Tras un tiempo estudiando esta dimensión de la personalidad, Eysenck diferenció dos clases de impulsividad: la impulsividad propiamente dicha, como falta de previsión y escasez de control de impulsos y la impulsividad referida a la osadía, como atrevimiento y asunción de riesgos. El propio Eysenck explicaba la diferencia entre ambos tipos con el siguiente ejemplo (Schmidt et al., 2010):

Dos conductores/as: uno de ellos transgrede una norma de tráfico a conciencia, y por ello, asumiendo el riesgo de su decisión; el otro, transgrede la norma sin pensar que puede perjudicar a alguien o a sí mismo. El primero es el extravertido que es capaz de “calcular” el riesgo que implica su conducta. En el segundo caso, se trataría de un sujeto con alto P, ya que no piensa en las posibles consecuencias negativas de sus actos; simplemente, no se le ocurre pensar en ello ni llega a percibir el peligro.

BÚSQUEDA DE SENSACIONES

Otro rasgo de personalidad de gran influencia en el ámbito vial es el concepto de búsqueda de sensaciones, caracterizado por la necesidad de experimentar sensaciones variadas, novedosas y complejas así como por el deseo de asumir riesgos físicos y sociales (Alonso et al., 2006). En palabras de Chico (2000):



“El buscador de sensaciones, elige los estímulos externos que maximizan sus sensaciones... El alto buscador de sensaciones se caracteriza por su tendencia a hacer aquellas cosas que un bajo buscador de sensaciones consideraría peligrosas y arriesgadas, la diferencia entre unos y otros es la distinta valoración que se hace del riesgo. El buscador de sensaciones optará por aquellos estímulos sensoriales y sociales (arte, música, actividades físicas, vestidos, amigos, drogas, relaciones sexuales, etc...) capaces de producir sensaciones inusuales”.

Por esta definición, los conductores/as buscadores de sensaciones se caracterizarán por variar constantemente sus rutas, trayectos y rutinas de conducción con el objetivo de maximizar las sensaciones internas y evitar los ambientes de conducción monótonos que tienen un mayor impacto negativo en estos conductores/as (Alonso et al., 2006).

2.2.2. Control de conducta, impulsividad y seguridad vial

En una persona impulsiva es fácilmente observable su insensibilidad a las consecuencias, su incapacidad para esperar y para inhibir ciertas conductas. La impulsividad se relaciona con la tendencia a actuar de forma inmediata, buscando sensaciones y aventuras y sin tener consideración por las posibles consecuencias de sus actos (Renner y Anderle, 2000).

El impulsivo suele adoptar conductas de riesgo al volante, infracciones o delitos contra la seguridad vial, llegando incluso a considerarse la impulsividad como el rasgo de personalidad en el que más diferencias existen entre infractores y no infractores. Al referirse la impulsividad al control de los pensamientos y conductas (Barrat, 1972), un nivel elevado de impulsividad llevará a adoptar conductas arriesgadas por la falta de auto-control para evitar estos comportamientos.

El rasgo de impulsividad ayuda a predecir las infracciones de tráfico, la conducción de riesgo y el uso del vehículo como instrumento de expresión de la ira. Para Stanford, Greve, Boudreaux, Mathias y Brumbelow (1996) la impulsividad también está ligada a la conducción bajo los efectos del alcohol, un escaso uso del cinturón de seguridad, reducida capacidad para percibir señales de tráfico y tasas de siniestralidad elevadas.

En muchas ocasiones, la respuesta incontrolada e inadecuada en el tráfico se ha aprendido a lo largo del tiempo en función de lo que se ha visto o vivido en el seno de la familia o en el resto de conductores/as. Hay que tener en cuenta que aunque no seamos conductores/as, desde que nacemos estamos inmersos en el contexto vial, bien como peatones, como pasajeros o como conductores/as, por lo que el aprendizaje vicario se da tanto para bien (con las conductas correctas o seguras) como

para mal (con las conductas peligrosas, infracciones o delitos).

Para concluir, el primer paso para lograr una mejora, es saber identificar las emociones que sentimos. Una vez identificadas, si desencadenan sensaciones negativas que impiden una conducción segura, deberemos controlar las respuestas que nos provocan para no empeorar la situación del tráfico. En caso de que nos generen estrés, agresividad o impulsividad, existen diversas técnicas de afrontamiento y relajación que pueden ser muy positivas para disminuir, principalmente, la ansiedad y la ira al volante, y con ello, las conductas peligrosas que se suelen asociar con estas emociones.

3. OBJETIVOS DEL MÓDULO

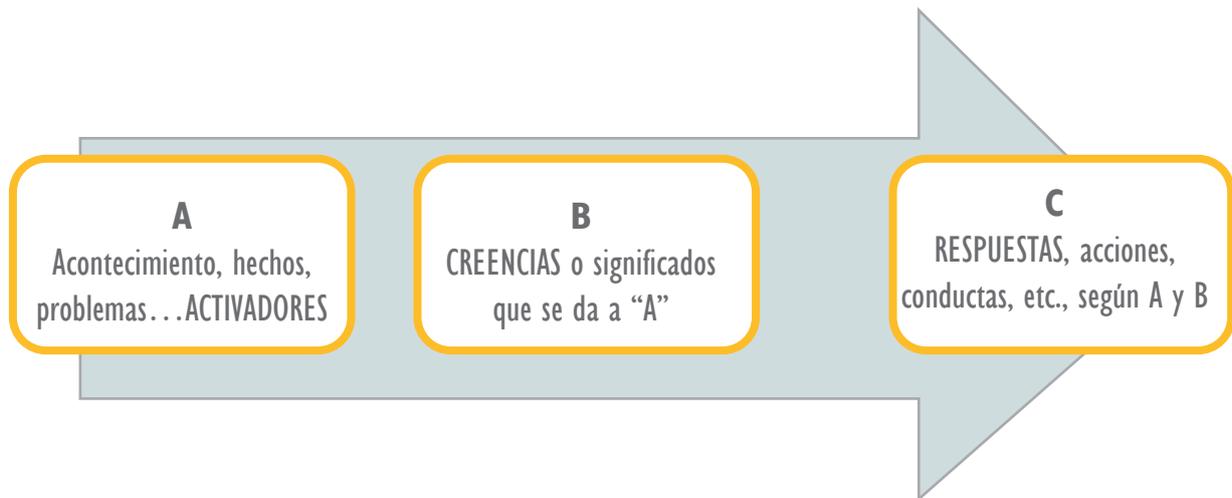
- Conocer las emociones, sus tipos y su funcionamiento.
- Reconocer los sentimientos propios conforme se van produciendo.
- Comprender y modular las emociones y practicar la capacidad para oponerse a los sentimientos negativos y su recuperación.
- Concienciar de la responsabilidad sobre la propia conducta y las consecuencias que se derivan de ésta.
- Ser consciente de que una acción impulsiva es una acción no razonada.
- Aprender a reconocer y controlar las conductas impulsivas.
- Aprender y practicar técnicas de relajación.

4. SESIONES

SESIÓN 10: MIS EMOCIONES

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

Para realizar esta sesión nos apoyamos en el modelo Ellis (TREC) desarrollado en el módulo I. Recordamos que también es conocido en terapia como el modelo o teoría ABC. En este modelo los acontecimientos activadores (A) por sí mismos no provocan consecuencias emocionales, conductuales o cognitivas (C); éstas dependerán de cómo se perciba o interprete (B) dicho acontecimiento activador. Lo que quiere decir es que A son los acontecimientos activadores a los que respondemos, “C” la respuesta cognitiva, emocional o conductual que damos y B las creencias que tenemos sobre “A” que son las que explican en mayor medida nuestra respuesta “C”, siendo “B” el mediador fundamental entre “A” y “C”.



Para completar el ejercicio que se va a realizar utilizaremos una tabla registro, que se apoya en uno de los dos procedimientos que se llevan a cabo para la detección y el cuestionamiento de pensamientos, distorsiones y creencias: el autorregistro y el descubrimiento (Beck, Rush, Shaw y Emery, 1979). A diferencia de la tarea del módulo I, aquí se añade el reconocimiento de las emociones que surgen en diversas situaciones.

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Conocer el concepto de emoción y sus tipos.
- Distinguir entre situación, pensamiento, emoción y conducta.
- Reflexionar sobre la importancia de la interpretación de una situación en la relación entre pensamiento y emoción.
- Identificar pensamientos generadores de emociones que desencadenan conductas peligrosas al volante.

3. METODOLOGÍA

En la primera parte de la sesión se realiza una exposición al grupo sobre:

- El concepto de emoción, emociones básicas y los pensamientos y acciones que se derivan, especialmente la “ira”.
- Diferencias entre emociones, sentimientos y afectos.
- Referencia a la amígdala cerebral y vías de acción de la respuesta emocional (directa y rápida; indirecta, más lenta y razonada).
- Existencia de la agresividad y violencia en el tráfico y breve referencia del funcionamiento del “cerebro emocional y racional”.

Una vez explicada la teoría, se puede empezar a trabajar con los/las participantes la comprensión de estos conceptos con las siguientes propuestas de tareas, a criterio del/la profesional.

Dinámica: ¿Sabes identificar tus emociones?

Se recordará que en el módulo II vimos que las emociones intervienen en el proceso de toma de decisiones. A continuación se pedirá al grupo que piense en qué momentos de su vida ha sentido o siente generalmente cada una de las emociones básicas y que las describa en la tabla correspondiente de su manual (tanto las emociones, como las situaciones que las han generado). Si alguna persona quiere explicar otra emoción más, puede hacerlo también:

REGISTRO DE EMOCIONES VIDA COTIDIANA	
Emoción	Situación que generó la emoción
Alegría	
Ira	
Miedo	
Tristeza	
Asco	
Sorpresa	

Una vez identificadas las emociones en su vida, se les pide que identifiquen qué emociones les suscita la conducción. Del mismo modo, en la siguiente tabla deberán describir qué situaciones del tráfico les han generado diversas emociones.

REGISTRO DE EMOCIONES COMO CONDUCTORES/AS	
Emoción	Situación que generó la emoción
Alegría	
Ira	
Miedo	
Tristeza	
Asco	



Dinámica: Mis emociones

Con el visionado de la película “Del revés” (Del revés, 2015), se puede trabajar el conocimiento de las emociones de una forma lúdica, visualizando el fragmento y el tiempo que el/la profesional crea oportuno, para conseguir los objetivos propuestos.

DEL REVÉS



DIRECCIÓN: Pete Docter, Ronnie Del Carmen

GUION: Pete Docter, Meg LeFauve, Josh Cooley
(Historia: Pete Docter, Ronnie Del Carmen)

INTÉRPRETES: Animación

PAÍS: Estados Unidos

DURACIÓN: 94 minutos

AÑO: 2015

SINOPSIS: Riley es una chica que disfruta o padece toda clase de sentimientos. Aunque su vida ha estado marcada por la Alegría, también se ve afectada por otro tipo de emociones. Lo que Riley no entiende muy bien es por qué motivo tiene que existir la Tristeza en su vida. Una serie de acontecimientos hacen que Alegría y Tristeza se mezclen en una peligrosa aventura que dará un vuelco al mundo de Riley. (FILMAFFINITY)

Dinámica: ¿Sabes qué emociones sientes cuando conduces?

Como actividad complementaria o alternativa, se propone que el grupo de participantes cumplimente la tabla “Adivina... ¿qué pensaba?” y se pide que, a partir de unos hechos, se infiera qué

pensamientos corresponden a diferentes reacciones emocionales y conductuales.

Se les solicita además, que se identifiquen con una de las reacciones emocionales existentes o que escriban la suya personal.

Aplicación grupal: Tras la cumplimentación individual o grupal de la tabla (a criterio del profesional): Adivina... ¿qué pensaba?, se realiza una puesta en común y se debaten las respuestas aportadas. (Adaptada de Pensamiento y bienestar. IIPP).

Una variante de este ejercicio puede ser que ellos generen la tabla desde cero (sin ninguna situación hipotética preestablecida), identificando situaciones que experimentaron ellos mismos, que les despertaron distintas emociones y que identifiquen qué pensamiento fue el que generó esas emociones y derivaron en unas conductas determinadas. Lo plasmarán en la tabla “¿qué pensabas cuando...?”

También sería recomendable que evaluaran por separado la situación y las emociones del momento en el que se llevó a cabo el delito por el que fueron condenados.

Puntos clave para el debate

¿Las situaciones generan tus reacciones? A pesar de vivir una misma situación, las personas reaccionamos de forma distinta, atendiendo a cómo interpretamos esa situación concreta. La manera en la que interpretas la realidad y los pensamientos que tienes de los acontecimientos son determinantes de tu comportamiento. Las interpretaciones negativas se asocian con emociones desagradables y conductas problemáticas. Las interpretaciones positivas restarán tensión a tu vida y mejorarán las relaciones que tienes con las personas que te rodean y que son importantes para ti.

El autodiálogo es aquello que te dices a ti mismo/a sobre las situaciones y que influye en tu interpretación de las cosas que te ocurren a diario, mediando en tus respuestas o reacciones.

¿Hechos u opiniones? Muchas veces interpretas tus pensamientos como verdades absolutas y te comportas como si éstos fueran hechos irrefutables. Las personas podemos tener distintas explicaciones y pensamientos ante una misma situación.

¿Qué pasaría si todo no sale como esperamos? Si no respetamos las normas, muchas veces no pasa nada negativo, y esto es lo que refuerza en bastantes ocasiones las conductas peligrosas. El problema viene cuando la conducta en el tráfico sí tiene una consecuencia negativa porque ésta puede ser desde multas o detenciones policiales y condenas, hasta la producción de un siniestro con heridos y muerto, en estos casos ya no hay vuelta atrás.



ADIVINA... ¿QUÉ PENSABA?			
SITUACIÓN	PENSAMIENTOS	EMOCIONES	CONDUCTAS
Una persona conduce demasiado despacio delante de un conductor/a.		Ira: se enfada	y le pita para que vaya más rápido o le adelanta de forma impulsiva.
		No le afecta	y adelanta cuando puede.
Una persona va conduciendo por una carretera con una recta muy larga y no hay más vehículos.		Alegría	y pisa de inmediato el acelerador excesivamente.
		No le afecta	y continúa a la velocidad que llevaba.
El conductor/a de delante se salta una señal de STOP.		Sorpresa e ira: se enfada	y conduce de forma más impulsiva pero respeta el STOP.
		Sorpresa y alegría	y se salta el STOP también.
Un conductor/a "A" se pega mucho por detrás a otro conductor/a "B".		Conductor "B" Ira: se enfada	y acelera para dejarlo atrás.
		Conductor "B" Sorpresa y miedo	Sigue con la misma velocidad o la reduce.

Fuente: Adaptación de Lila y cols., 2010:154

¿QUÉ PENSABAS CUANDO...?			
SITUACIÓN	PENSAMIENTOS	EMOCIONES	CONDUCTAS

SESIÓN 11: ¿PUEDO CONTROLAR MIS IMPULSOS?

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

La intervención psicológica predominante para abordar el problema de la impulsividad se encuentra dentro del marco cognitivo-conductual, trabajando la relación funcional entre el evento privado (sensaciones) y la conducta, que es propiamente el comportamiento impulsivo. Desde este enfoque, se interviene concretamente con las terapias de conducta de tercera generación (Hayes, Masuda, Bissett, Luoma y Guerrero, 2004): la Terapia Conductual Dialéctica (Linehan, 1993), la Terapia de Aceptación y Compromiso (Hayes, Strosahl y Wilson, 1999; Wilson y Luciano, 2002) y la Psicoterapia Analítico Funcional.

Con estas intervenciones se pretende conseguir que el sujeto funcione de acuerdo a sus objetivos personales, independientemente de cómo se sienta: cómo aprender a estar más en contacto con las consecuencias a largo plazo de la conducta problemática. En cualquier caso, se persigue el mismo objetivo final: favorecer conductas alternativas más eficaces.

Por ejemplo, cuando a un sujeto le lleven la contraria, el objetivo no es que no se enfade, puesto que en ocasiones puede ser inevitable, sino que cuando el sujeto se enfade no realice comportamientos que su experiencia le muestra que son contraproducentes a largo plazo (porque le generan problemas legales, familiares, laborales, etc.). El objetivo ya no sería controlar, modificar o atenuar el evento privado (que el sujeto se sienta de otra forma en esas circunstancias), sino modificar lo que hace en presencia del evento privado, es decir, que el sujeto se relacione de forma distinta con determinados pensamientos y emociones.

En esta sesión se va a trabajar con los principios básicos y como guía conforme a la Terapia de Aceptación y Compromiso (ACT en adelante), (Hayes, 1987), que explican que *el problema no se encuentra dentro de la persona, sino que es la persona la que se encuentra en una circunstancia o situación problemática*. La ACT es una alternativa innovadora que aborda las terapias conductuales, diferenciándose de la terapia tradicional en el sentido de hacer un análisis no sintomático de los problemas psicológicos, sino funcional; y porque introduce una forma conductual de analizar las emociones, sentimientos, recuerdos y pensamientos de los clientes con problemas típicamente cognitivos (Kohlenberg, Tsai, Ferro García, Valero, Fernández Parra y Virués-Ortega, 2005).

Esta terapia ha sido aplicada en numerosos ámbitos (depresión, estrés laboral, consumo de drogas y tabaco, miedos y preocupaciones, dolor crónico, patrones obsesivos-compulsivos, ansiedad



y fobia social, entre otros), tanto de forma breve como amplia y de manera individual y grupal y en diversas culturas. No existe evidencia de su aplicación con delincuentes contra la seguridad vial, quizás debido a la variedad de problemáticas que rodean a la persona.

Una de las premisas de esta terapia, que afecta a su forma de intervenir es que “*el problema no es tener pensamientos o sentimientos que se valoran negativamente, sino el modo en que la persona reacciona ante ellos*”. Es decir, que los pensamientos, recuerdos, emociones o sentimientos se entienden como normales y que dependen del contexto actual e histórico; reacciones posteriores que se han conformado a lo largo de la historia de la persona, que forman su repertorio y que se hacen presentes dadas ciertas circunstancias (Ruiz, Díaz, y Villalobos, 2012).

De esta manera, siguen una perspectiva contextual y funcional, conocida como *contextualismo funcional*, que estudia los eventos psicológicos como interacciones entre la persona y el contexto, entendidas de acuerdo con su historia y circunstancias actuales (Pérez-Álvarez, 2008, p.3). Uno de sus principios es la utilización como metáfora base el acto en el contexto: la concepción del mundo y acercamiento a la realidad.

Trasladando esta premisa al tráfico, se puede interpretar que éste es un contexto específico en el que existe numerosas interacciones humanas, y donde las personas nos comportamos según nuestros pensamientos, recuerdos, emociones y aprendizajes a lo largo de nuestra vida como peatones y conductores. La familia, el trabajo, las amistades, etc., son contextos que forman parte del día a día de una sociedad como la nuestra, y el tráfico también es uno de ellos.

Podemos suponer que cuando una persona reincide en la comisión de delitos o en el incumplimiento de las normas, sabiendo que le puede repercutir de forma negativa en su vida personal (multas, condenas penales, siniestros, lesiones o muertes prematuras), es posible que tenga problemas de comportamiento en este contexto y no los tenga en otro. Aunque muchos de ellos, no consideran que cometer un delito contra la seguridad vial o tener comportamientos peligrosos y prohibidos sean un problema que no pueden manejar, se puede entender esta forma de actuar desde la perspectiva de tres conceptos principales de la ACT.

- *La desliteralización*, que tiene como objetivo minimizar el valor de las palabras, reducir la fijación entre palabras y función, situándolas en lo que son, y por tanto, desmantelando su poder funcional (Luciano, Valdivia, Gutiérrez y Páez-Blarrina, 2006). La reacción ante una palabra que denomina un objeto, es parecida a la reacción ante el propio objeto en sí y los individuos no ven

que las palabras son solo palabras, las emociones sólo emociones, etc. (Zych, Buela-Casal, Sierra y Gómez-Rodríguez, 2012). En el tráfico, se puede traducir este efecto al de las reacciones emocionales ante las palabras y otra comunicación no verbal, como los gestos, maniobras, invasión del espacio, etc.

- La *evitación experiencial* es la ineficacia de la conducta de evitación para conseguir bienestar, puesto que agrava el malestar o problemas existentes. En el ámbito del tráfico, en relación con los delitos contra la seguridad vial, evitar el respeto a la ley (ej. conducir sin permiso, “*evito coger otro transporte o ir caminando*”, “*me produce mucha molestia y ansiedad el no poder coger mi coche*”), la persona no se enfrenta a asumir la pena de no conducir para obtener un beneficio a corto plazo. Pero esta conducta de evitación (conducir y evitar alternativas) le puede llevar a agravar su problema con la justicia y, por lo tanto, crear un malestar e interferir en su vida familiar, laboral, social, etc.
- *Los valores personales* que tienen que ver con los aspectos que las personas dan más importancia en su vida, lo que consideran fundamental para sentir que tienen una vida satisfactoria y controlada. En el ámbito del tráfico, se puede trasladar esta idea de manera que, en su escala de valores, conducir como uno quiere sin tener en cuenta el cumplimiento de la ley, ocupa un lugar primordial para conseguir sus fines. Con este enfoque, se puede orientar en valores a los/las participantes, facilitándoles la visión de que sus valores en la vía pública no son los adecuados y ayudarles a reordenarlos. Muchos conductores, cuando otro es el que infringe la norma perjudicándoles en su trayectoria, entonces perciben como un ataque los mismos valores que ellos manifiestan en otras situaciones. En el contexto del tráfico, el respeto hacia otros, hacia las propias leyes que protegen a los individuos, las actuaciones justas, etc., son valores que tienen que servir como dirección para cambiar la conducta.

Si llevamos a la práctica estas tres premisas trabajando las tareas desde este enfoque se podrá conseguir un cambio de conducta en el contexto del tráfico. La ACT no tiene una forma de proceder estructurada, sí cuenta con diferentes estrategias y pasos en función de los objetivos pero estos se van adaptando al caso y momento concreto del proceso de intervención.

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Conocer el origen de una emoción de una situación determinada.
- Detectar con anterioridad la conducta que puede derivarse de una emoción negativa.



- Reflexionar sobre las consecuencias de una conducta impulsiva, tanto a corto como a largo plazo.
- Reflexionar sobre las consecuencias de una conducta razonada, tanto a corto como a largo plazo.
- Comprender la importancia del control de la impulsividad en el ámbito del tráfico.
- Aprender a generar conductas alternativas más acordes a la situación.
- Analizar las emociones que nos provocan las conductas de los otros conductor/as.
- Analizar conductas agresivas y violentas durante la conducción.
- Aprender a cambiar las emociones negativas por otras más adecuadas a la situación.

3. METODOLOGÍA

En la primera parte de la sesión se realiza una exposición al grupo sobre:

- El concepto de control y sus tipos.
- Rasgos de personalidad relacionados con el control de la conducta.
- Impulsividad y seguridad vial.

Una vez explicado brevemente el apartado teórico, se puede empezar a trabajar con el grupo la comprensión de estos conceptos con las siguientes propuestas de tareas.

Dinámica: Mírame a los ojos

La sesión comenzará comentando que se va a trabajar el control de la conducta y la impulsividad. Con el guion que aparece a continuación se propone al grupo la tarea llamada “contacto ocular” de Wilson y Luciano (2002).

En primer lugar les pediremos que se coloquen en parejas y se sitúen frente a frente con su compañero/a. Se puede introducir de la siguiente manera:

“Durante dos minutos, nos vamos a sentar frente a nuestra pareja y nos miraremos a los ojos, sin retirar la mirada y en silencio. Posiblemente, esto no resulte agradable. La tarea consiste en estar abierto/a a todo lo que surja. Es probable que experimentéis pensamientos sobre la estupidez del ejercicio, sobre lo que estará pensando el otro/a, sobre lo mal que os sentís, pensamientos de querer acabar, las ganas de no querer seguir mirando, o cualquier otra cosa. Observad cualquier pensamiento, recuerdo, sensación corporal, sin hacer nada con ello, dejando que venga lo que venga, sin dejar de mantener el contacto visual. Es posible que las sensaciones os aconsejen retirar la mirada pero, aun así, es importante que sigáis manteniéndola, puesto que si evitas la mirada antes del tiempo propuesto habrá una consecuencia negativa (imaginad que fuera una multa de 1000 euros, por ejemplo)”

(Adaptado de Hernández-Ardieta (2013).

Transcurrido el tiempo de la tarea, se pregunta a cada participante por los pensamientos y emociones experimentados mientras miraba a su pareja a los ojos.

Una vez recogidas todas las aportaciones, se comentará que mantenerse en esa situación incómoda (manteniendo del contacto ocular con el compañero/a), hace que experimenten sensaciones corporales (vergüenza, nervios, impaciencia...), emociones y pensamientos que les “impulsan” a comportarse de una forma concreta (retirar la mirada), pero dirigen su conducta en sentido contrario (manteniendo la mirada).

Esto nos muestra que somos capaces de realizar conductas contrarias a nuestros impulsos, opuestas a lo que nos dictan nuestras sensaciones corporales (mi cuerpo me dice que retire la mirada pero la mantengo). De esta forma transmitiremos al grupo que son capaces de controlar sus impulsos, de analizar la situación, de razonar las consecuencias que implica el impulso que están sintiendo y controlarlo, ejecutando respuestas diferentes a las que sus sensaciones les dictan, y que serán más adecuadas y adaptativas.

A continuación orientaremos el debate surgido de esta tarea hacia el ámbito de la seguridad vial. Se podrá encauzar la conversación con las siguientes palabras:

“Hemos visto que somos capaces de controlar nuestros impulsos, que podemos manejarlos y neutralizarlos. Os pido ahora que cada uno penséis en el delito que cometisteis, si hubo un impulso que os llevó a cometer ese delito. ¿Creéis que os puede ser útil tener esta habilidad de hacer lo que consideréis importante, independientemente de lo que os aconsejen vuestras sensaciones? ¿Qué otras conductas alternativas hubiesen sido más efectivas a largo plazo?”

Tras unos minutos de reflexión personal podemos comentar algún caso en particular para después concluir la sesión con la idea de que somos dueños de nuestra conducta y somos capaces de controlar nuestros impulsos. Si efectivamente se llega a la conclusión, “se pueden cambiar nuestras conductas”, también podemos enfocar este cambio al cambio de valores que anteriormente se tenía como conductor (“conduzco como quiero” aunque con ello no respete las normas), a una nueva serie de valores que a corto y largo plazo van a ser importantes en mi vida (“ahora ya no es tan importante para mi conducir como quiero, puesto que me ha llevado problemas legales, personales y laborales”).

Dinámica: Que no te domine, cuánto podemos aguantar

Se comenzará dinámica recordando las conclusiones sobre las emociones de la sesión anterior,



en el caso de que no se haya realizado la dinámica “Mírame a los ojos”. El siguiente guion puede orientar el discurso:

“Hoy vamos a continuar con el módulo de las emociones, trabajando el control de la conducta y la impulsividad. Seguramente todos nos hemos dejado llevar en alguna ocasión por nuestros impulsos, y hemos actuado sin pensar ni en nuestra conducta ni en las consecuencias que ello tendría a largo plazo. Será en este tipo de acciones en las que nos vamos a centrar”.

En primer lugar, se pedirán dos voluntarios/as para realizar un “juego de roles” donde se asignarán los siguientes papeles:

- Voluntario/a 1: camarero/a
- Voluntario/a 2: cliente/a

La situación que se va a recrear es una cena en un restaurante en la que se da una situación conflictiva entre cliente/a y camarero/a. Para ambientar la escena y el juego de roles se recomienda colocar una silla y una mesa en el lugar donde se va a realizar la escenificación. Se ofrecerán las siguientes instrucciones:

“Cada uno de vosotros/as representará un papel, el voluntario/a 1 hará el papel de camarero/a y el voluntario/a 2 de cliente/a. Todos nos imaginamos que el voluntario/a 2 ha venido a cenar a este restaurante” (pide al voluntario/a 2 que se sitúe en la silla, como si estuviera en un restaurante, al voluntario/a 1 que se mantenga de pie y al resto de participantes que se coloquen alrededor o frente al escenario simulado para observar la escena).

Se indicará al voluntario/a 2 que se meta en su papel de cliente/a y realice las siguientes acciones:

1. Llamar al camarero/a.
2. Pedirle la carta.
3. Pedir la cena.
4. Comer la cena.

Seguidamente se ofrecerá también el guion de los hechos al voluntario/a 1:

1. Responder a la llamada del cliente/a.
2. Llevar la carta.
3. Tomar nota.
4. Servir la cena.
5. Llevar la cuenta.

Dejamos libertad a los voluntarios para actuar, aunque siempre siguiendo el guion indicado, expresándose con educación y respeto.

Una vez la escena ha avanzado hasta el punto 5 (el camarero/a lleva la cuenta al cliente/a), se darán las siguientes pautas:

“Voluntario/a 2, acabas de tomar la cena y el/la camarero/a te lleva la cuenta. La escena seguirá de la siguiente forma: cuando el voluntario/a 1 acerca la cuenta a la mesa te negarás a pagar, alegarás que la comida no estaba en buen estado. Has de defender tu postura ante el/la camarero/a. De la misma manera, voluntario/a 1, llevas la cuenta al cliente/a y se niega a pagar. Se trata de un negocio familiar, ha pedido un menú bastante caro que ha comido sin problemas y ahora se niega a pagar. Has de defender tu postura ante el/la cliente/a”

Dejamos que ambos voluntarios/as discutan unos minutos, controlando siempre que se haga de manera respetuosa hacia el interlocutor y el resto de participantes. Trascurrido ese tiempo, detenemos la discusión y lanzamos una pregunta a todos:

“Poneos en el lugar del camarero/a, está viviendo una situación bastante injusta ¿verdad?, ¿cómo se siente?”

Es de esperar que las respuestas a la emoción que siente el camarero sean ira, rabia, enfado o similares. A partir de este tipo de respuestas es momento de plantear la siguiente pregunta:

¿Qué os pide el cuerpo hacer ante una situación de este tipo, y con esas emociones que estáis sintiendo? ¿Qué es lo que os apetecería hacer en esta situación? ¿Qué te dan ganas de hacer con el cliente? ¿Qué consecuencias tendría esa acción a corto y largo plazo?”

Ante estas cuestiones es probable que algunas de las respuestas sean conductas de carácter impulsivo (agredir física o verbalmente al cliente, por ejemplo).

Llegado a este punto de la sesión transmitiremos a los participantes las siguientes conclusiones:

- Es normal que el camarero sienta una emoción negativa, puesto que la situación que está viviendo es desagradable e injusta. La mayoría, si no todos nosotros, hemos manifestado que sentiríamos una emoción similar si estuviéramos en su piel.
- Ante esa emoción negativa sentimos un impulso de comportarnos de cierta manera. En esta situación que acabamos de observar quizá hayáis sentido el impulso de realizar un comportamiento inadecuado, por ejemplo insultar y echar de malas maneras al cliente del restaurante.



- Este tipo de conductas impulsivas nos dan resultados a corto plazo (reducción del estrés, sentimientos de desahogo, eliminar el elemento problemático de nuestro alrededor...). Sin embargo se trata de comportamientos que a largo plazo empeoran nuestros problemas más que los reducen (por ejemplo, se difunde el rumor de cómo se ha tratado a un cliente en nuestro local y disminuye la afluencia de público o despiden al camarero).
- Es clave reconocer la emoción que sentimos y controlar los comportamientos impulsivos. Siempre existen conductas alternativas. En este ejemplo, en lugar de comportarse de forma impulsiva, otras respuestas alternativas para el camarero serían ofrecer la hoja de reclamaciones al cliente o llamar al encargado o a la policía para que medie en el conflicto.
- Aceptación, que no resignación, como alternativa a la evitación de las emociones. La Terapia de Aceptación y Compromiso se mueve entre la aceptación y el cambio: aceptar lo que no se puede cambiar (la emoción) y comprometerse a cambiar lo que se puede y merece la pena para uno mismo (conducta desadaptativa).
- Trabajar el punto de vista del cliente como persona con emociones positivas por trasgredir la norma. Este comportamiento también puede derivar en problemas para el cliente si se demuestra que no ha habido ningún percance en la comida: una posible denuncia, mala fama en el barrio, la prohibición de entrada al restaurante, etc.

Una vez debatido el caso del restaurante, trasladaremos el ejemplo a una situación del ámbito del tráfico. Es interesante que se trate de una situación que el grupo haya vivido, para poder recordar las emociones e impulsos que sintieron en aquel momento. Además, al ser vivida en primera persona, se interiorizará más el sentido de la actividad y sus conclusiones. Una posible situación de debate es la siguiente:

“Vamos al trabajo en coche, son las 8.00 h de la mañana, hora punta y hay mucho tráfico. Un conductor va muy pegado detrás de mi vehículo, seguramente llegará tarde al trabajo. Me estoy poniendo nervioso porque está invadiendo mi espacio. De repente y de forma sorpresiva me adelanta en línea continua y acelera excesivamente. Me quedo con mucha impotencia y rabia”.

Podemos trabajar con los/las participantes los siguientes aspectos:

1. Pedir voluntarios/as que relaten casos en los que se han visto implicados en una situación similar.
2. Que cada participante comente las emociones sentidas en aquella situación.

3. Que comenten los impulsos que sintieron en un primer momento al vivir esa situación y experimentar esos sentimientos.
4. Que comenten si siguieron sus impulsos y las consecuencias que se derivaron.
5. Que comenten, si no siguieron sus impulsos, cómo fue la resolución de la situación.
6. Hacer hincapié en las conclusiones anteriores de acuerdo al caso comentado.

Otra alternativa sería trabajar directamente sobre el delito que los llevó a la detención. Con las pautas anteriores, se trabajarán las emociones (si las hubo) y sus conductas impulsivas. Si no han sido impulsivas, sino premeditadas (por ejemplo, conducir sin permiso con plena consciencia de ello), se recordará que hubo un motivo, ya estudiado en otro módulo, excepto que hubiera un impulso que le llevó a coger el coche sabiendo que no podía.

Dinámica: Cambia el chip

Con esta dinámica se va a trabajar con el grupo la necesidad de cambiar las emociones en una situación concreta y adaptarlas, para generar el mejor comportamiento posible a dicha situación. Como indica Morgado (2015), un buen planteamiento racional puede acabar con un determinado sentimiento aunque es improbable que lo logre si no consigue crear otro sentimiento más fuerte e incompatible con el que se quiere eliminar. Esa es la clave, quitamos una emoción poniendo otra más fuerte en su lugar y es por eso que solemos hablar más de “cambiar” nuestros sentimientos que de anularlos o abolirlos, como si fuera imposible, que lo es, vaciar nuestra mente de emociones. No imponemos pues la razón a los sentimientos sino que utilizamos aquella para cambiar nuestras emociones y la conducta que de ellas se deriva.

Para llevar a cabo la práctica de este equilibrio entre las emociones, se propone el visionado de uno de los relatos de la película “Relatos salvajes” (Relatos salvajes, 2014), concretamente el tercer relato denominado “El más fuerte”, para debatir sobre las emociones que surgen y las conductas que se generan.



RELATOS SALVAJES



DIRECCIÓN: Damián Szifrón

GUION: Damián Szifrón

INTÉRPRETES: Ricardo Darín, Darío Grandinetti, Leonardo Sbaraglia, Érica Rivas, Oscar Martínez, Julieta Zylberberg, Rita Cortese, María Onetto, Osmar Núñez, Nancy Dupláa, María Marull, Germán de Silva, Marcelo Pozzi, Diego Gentile, Alan Daicz, Liliana Weimer, Claudio Delan, Lucila Mangone, Federico Liss, Walter Donado, Diego Velázquez, Margarita Molfino, César Bordón, Mónica Villa, Juan Santiago Linari.

PAÍS: Argentina

DURACIÓN: 119 minutos

AÑO: 2014

SINOPSIS: El más fuerte (Leonardo Sbaraglia como Diego Iturralde; Walter Donado como Mario). Diego Iturralde viaja por la ruta 9 en su lujoso Audi, cuando se cruza con un viejo vehículo que le va cerrando el paso. Por más que intenta perderle la pista, el vehículo se empeña en bloquearle el paso, lo que hace que Diego le adelanta para seguir su camino y lo insulta tratándolo de “negro resentido”. Cuando por fin le pierde el rastro, kilómetros más adelante, Diego pincha un neumático y se ve obligado a parar. Vuelve a cruzarse con el automovilista a quien había insultado, quien al verlo decide detener su vehículo delante del suyo. El conductor comienza a destrozarse el coche de Diego, para luego defecar sobre el cristal, mientras Diego permanece encerrado dentro de su coche. Tras pedir Diego disculpas varias veces y ser rechazado, la ira se apodera de él, arranca su coche y embiste el de su agresor, arrojándolo así por un barranco que derivaba en un río. El hombre logra salir y Diego comienza a perseguirlo con su coche, pero la rueda de repuesto, que no estaba bien ajustada, se suelta generando que el vehículo caiga también por el barranco. El hombre va a buscarlo para terminar con la vida de Diego y logra entrar al coche donde se genera una desenfrenada lucha que termina con una explosión generada por el agresor, quien prende una mecha en el depósito de gasolina, y ambos terminan carbonizados. Un mecánico que pasaba a ayudar a Diego se da cuenta del accidente y tras encontrar los cuerpos, la policía y el mecánico creen que el crimen tuvo un móvil pasional al encontrarlos abrazados en una pelea interminable.

Antes de ver el relato, se pedirá a los/las participantes que con ayuda de su manual:

- a) Observen los hechos (miradas, gestos, palabras, maniobras, comportamientos...) que transcurren y que llevan a cabo los protagonistas y los vayan anotando para comentarlos posteriormente.
- b) Emparejen con cada hecho las emociones que creen que van asociadas (por ejemplo, qué emoción despierta el hecho de que te cierren el paso).
- c) Que describan la conducta que se ha derivado de esa emoción.

Tras el visionado del relato, se comentará en grupo las impresiones que les ha producido y todo lo que hayan anotado.

A continuación, se abrirá un debate con el siguiente guion que podrán contestar en su manual:

- ¿Qué pesa más en esta historia, la razón o la emoción?
- ¿Dónde empieza o qué hecho desencadena todo el proceso de ira?
- ¿Cuáles son las consecuencias de pensar/sentir/actuar de los protagonistas?
- ¿Qué otras formas de pensar/sentir/actuar se podría dar en esta situación?
- ¿Valen la pena las reacciones emocionales de los protagonistas viendo las consecuencias que se desencadenan?
- ¿Qué otros finales alternativos se te ocurren? ¿Cómo se hubiera llegado a ellos?
- ¿Qué se te ocurre para modificar la emoción negativa y a su vez la reacción?

La idea clave para el debate es que cambiando el razonamiento de la situación que activa la emoción negativa, podremos cambiar los sentimientos y la respuesta asociada que damos para que sea más adaptativa. Por ejemplo, ante el conductor/a que provoca con su conducta a los demás, no dejándoles pasar, podemos atribuir su comportamiento a problemas personales y no a que quiera “fastidiarnos”, para favorecer una reacción más positiva por parte del resto. Podría resumirse con el dicho de “dos no discuten si uno no quiere”, por mucho que los demás tengan un comportamiento determinado, nosotros deberíamos ser capaces de estar por encima de esa provocación o hecho.

SESIÓN 12: RELAJACIÓN Y MINDFULNESS

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

Una de las mejores definiciones que describe el proceso de la relajación sería el efecto de conseguir un estado de reposo físico y moral, dejando los músculos en completo abandono y la mente libre de toda preocupación (RAE, 2015). Para alcanzar dicho estado, se han ido utilizando diversas



técnicas de relajación y respiración a lo largo de la historia de la humanidad. En la cultura oriental con el hinduismo, por ejemplo, se consigue la calma mental y la relajación corporal a través de la meditación, unido al control respiratorio. Además, la relajación adquiere un papel importante como técnica a utilizar en las intervenciones psicológicas, como las fobias, la ansiedad, u otros trastornos, pues sus efectos pueden ser muy beneficiosos junto con el tratamiento apropiado (Ruiz et al., 2012).

El principal efecto de la relajación es la disminución del estado de activación fisiológica. Sin embargo, con la relajación no solo se consigue el objetivo de este estado, sino que influye en las otras dos dimensiones relevantes en la emoción: los procesos cognitivos y la conducta manifiesta. Por otra parte, las técnicas de relajación, en estos últimos tiempos se están empezando a incorporar en la cultura occidental como una práctica habitual para contrarrestar los efectos negativos del estrés diario y cotidiano al que sometemos a nuestro organismo y a nuestra mente. Además, este tipo de técnicas han demostrado su eficacia en multitud de programas en reincidentes con problemas de control de impulsos.

Podemos convenir que la mayor parte de técnicas de relajación que existen en la actualidad (al menos en occidente) derivan bien de la técnica de relajación muscular progresiva, de Jacobson, bien del entrenamiento autógeno (o autorrelajación concentrativa), de Schultz. No obstante, lo común es que los procedimientos de relajación actuales comprendan las características principales de ambos procedimientos (Chóliz y Barberá, 1994).

Por ello, es adecuado que los/las participantes aprendan y practiquen distintas técnicas de control de la activación que puedan aplicar en distintos momentos y contextos fácilmente.

Se proponen tres: control de la respiración, relajación muscular progresiva y Mindfulness. Si el/la profesional conoce otras técnicas y considera que pueden ser positivas para los participantes, pueden ser incluidas o utilizarse como alternativa a alguna de las propuestas.

a) Control de la respiración

La respiración puede considerarse como el soplo vital, el proceso que permite la actividad metabólica del organismo. Mediante el intercambio de gases se produce tanto el aporte de oxígeno necesario para las funciones celulares, como la expulsión de los que se generan en dicha combustión. El ritmo en la actividad respiratoria y el volumen de la misma dependen de la actividad del organismo, pero, al mismo tiempo, los distintos patrones de respiración pueden modificarla sustancialmente.

Según Speads (1980 citado en Chóliz, M. 2015) hay numerosos factores que influyen en la forma de respiración y que pueden alterarla considerablemente. Esto, que en esencia es funcional, ya que la respiración debe adaptarse a las necesidades del organismo, puede llegar a ser problemático cuando conduce a patrones de respiración inapropiados, inconvenientes o nocivos para la salud.

Así pues, ni existe un único patrón de respiración, dado que múltiples son las exigencias a las que puede someterse el organismo, ni puede pretenderse, por lo tanto mantener una pauta estereotipada con independencia de las demandas ambientales, ya que se trata de un mecanismo autorregulatorio que depende de las condiciones del organismo y, por lo tanto, debe variar considerablemente no sólo en función de las necesidades fisiológicas, sino del propio estado emocional. No puede pretenderse, entonces, la instauración de una forma exclusiva y automática de respiración para cualquier situación, puesto que esto mismo atentaría contra su función principal como proceso implicado en la autorregulación. Lo que sí es verdaderamente útil es el entrenamiento en autoexploración de la respiración, así como en ejercicios respiratorios que han demostrado su utilidad y eficacia para eliminar las pautas inapropiadas de respiración y que una vez entrenados convenientemente pueden inducirse para obtener beneficios en reducción de la activación excesiva.

El entrenamiento en respiración es uno de los procedimientos en los que se basan numerosos procedimientos de autocontrol emocional, tales como meditación, yoga, o las propias técnicas de relajación. Es un tópico el considerar que en la actualidad el patrón de respiración que mantenemos, que conduce nuestro acelerado ritmo de vida, no solamente es inapropiado, sino incluso nocivo para la salud, por tratarse de superficial e incompleto, insuficiente para proporcionar satisfactoriamente el aporte de oxígeno necesario. Las tareas que se plantean, a este respecto, suelen dirigirse a reinstaurar un patrón respiratorio que no solamente facilite el intercambio de gases, sino que comprometa a la musculatura implicada en este proceso, ya que la inactividad de la que adolecen ciertos grupos musculares cuando la respiración es superficial puede conducir a problemas musculares e incluso foniatrícos.

Como proceso autorregulatorio de extraordinaria importancia, el organismo dispone de una serie de medidas para asegurar el correcto intercambio de gases que la respiración representa. Se trata de los **mecanismos respiratorios naturales**. Así, si durante un periodo más o menos prolongado ha habido una respiración deficiente, se producen una serie de conductas reflejas que permiten el necesario aporte de oxígeno. El conocimiento de estos mecanismos puede ser de extraordinaria utilidad para reconocer, ante su aparición, la presencia de una pauta respiratoria deficiente o inapropiada



y favorecer, por consiguiente, la recuperación de un patrón adecuado. Algunos de los síntomas más característicos son los siguientes (Lodes, 1990 citado en Chóliz, M. 2015): *bostezos, elevación de los hombros, estiramiento y suspiros*. Estas mismas respuestas pueden aparecer también durante la realización de las tareas respiratorias.

El bostezo se produce por una violenta contracción del diafragma que da lugar a un intercambio masivo de aire. Suele aparecer después de un periodo de tiempo más o menos prolongado de una respiración superficial (debido a la inactividad que produce el aburrimiento, por ejemplo) o vienen los casos en los que se aporta menos oxígeno del que se necesita (como cuando se está cansado). Con la inhalación masiva de aire, el bostezo equilibra la eficiencia respiratoria. Después de su aparición es útil percatarse si ha cambiado cualitativamente la forma de respirar.

El suspiro es una inhalación lenta y silenciosa seguida de una exhalación repentina y ruidosa. También va precedido de un patrón deficiente de respiración. Por último, el estiramiento facilita los movimientos de ensanchamiento necesarios para una profunda ventilación, así como evitar la disminución del tono muscular que induce a respiraciones cada vez más superficiales (Chóliz, 2015).

La respiración está directamente relacionada con la activación, como se demuestra por el hecho de que al mismo tiempo que ciertas tareas sirven para la reducción de niveles elevados de ansiedad, otros, por ejemplo, los que generan hiperventilación pueden inducir severos ataques de pánico.

Se asume que la respiración completa, esto es, la que implica la musculatura diafragmática, provoca la activación parasimpática (Everly, 1989) o, lo que es equivalente, favorece la relajación, de manera que el entrenamiento en ciertas pautas respiratorias puede ser un adecuado procedimiento para la reducción de los efectos del estrés y, en general, los trastornos debidos a un exceso de activación.

b) Relajación muscular progresiva

Lo más característico de este procedimiento es que la relajación global del organismo se produce mediante la relajación secuencial y ordenada de una serie de grupos musculares mediante ciclos de tensión-distensión. El individuo procede a tensar el grupo muscular que corresponda durante un breve periodo (de unos dos segundos, aproximadamente), para después distender dicho músculo repentinamente y mantener dicho estado de distensión durante un periodo de tiempo más prolongado. Esta secuencia se repite en cada uno de los grupos musculares de que consta la relajación. El fundamento de proceder a este ciclo de tensión-distensión es doble. Por un lado,

facilita que se aprenda a discriminar las sensaciones producidas por tensión muscular, de forma que el individuo puede identificar tales estados de tensión cuando se encuentre realizando cualquier otra actividad y reaccionar apropiadamente en ese momento, sin esperar a que la tensión muscular produzca alteraciones como dolor. Por otro lado, durante el proceso de relajación el realizar una tensión moderada y distender el músculo repentinamente facilita la relajación muscular (Chóliz y Barberá, 1994).

c) Mindfulness

Mindfulness es un término que no tiene una palabra correspondiente en castellano. Puede entenderse como atención y conciencia plena, presencia atenta y reflexiva. Los términos atención, conciencia y referencia al momento concreto están incluidos de lleno en su significado. Viene a plantear, por tanto, un empeño en centrarse en el momento presente de forma activa y reflexiva. Una opción por vivir lo que acontece en el momento actual, el aquí y el ahora, frente al vivir en la irrealidad, el soñar despierto (Vallejo, 2006).

Las connotaciones psicológicas del término son evidentes, aunque trasciende de lo meramente psicológico e impregna en un sentido más amplio un sentido de vida, una filosofía de la vida y una praxis, un modo de conducirse en situaciones y momentos concretos. El mindfulness no puede ser entendido de forma genérica sino que siempre es referido a un momento temporal concreto (presente).

Es importante acotar que esa atención, conciencia y reflexión es de carácter no valorativo. Es una experiencia meramente contemplativa, se trata de observar sin valorar, aceptando la experiencia tal y como se da. Es una observación abierta e ingenua, ausente de crítica y valencia. Se diría que es una forma de estar en el mundo sin prejuicios: abierto a la experiencia sensorial, atento a ella y sin valorar o rechazar de forma activa y taxativa dicha experiencia.

El fenómeno así descrito es de evidente interés en psicología. Plantea en términos positivos cómo orientar la atención y la actividad, adecuándose de forma abierta a cada situación y señala de forma implícita los problemas que pueden derivarse de no centrarse en el momento presente en las condiciones señaladas. Así, para Linehan (1993 citado en Vallejo, 2006) el entrenamiento en mindfulness supone instruir a la persona para que observe su cuerpo y lo describa, sin valoración y centrándose en el momento presente.

El mindfulness es considerado desde diversas perspectivas como un fin en sí mismo, como una



filosofía de vida o modo de conducirse en ella. Es un tipo de meditación inserta en la cultura oriental y en el budismo en particular (Gremer, 2005 citado en Vallejo, 2006), el ideal Zen de vivir el momento presente. Desde un punto de vista psicológico también se ha venido a considerar como un constructo de personalidad. Se pretende medir cuánto mindfulness “tiene” una persona y cómo puede afectar esto a diversas dimensiones psicológicas, así como procesos concretos.

Finalmente se considera también como una técnica y como un componente de las terapias desarrolladas en el marco del conductismo radical y contextual: terapia de aceptación y compromiso, terapia de conducta dialéctica o psicoterapia analítica funcional.

Para recapitular se recogerán algunos de los elementos clave del mindfulness, según Germer (2004 citado en Vallejo, 2006), estos son: (1) no conceptual, esto es prestar atención y conciencia sin centrarse en los procesos de pensamiento implicados; (2) centrado en el presente: el mindfulness siempre se da en y sobre el momento presente; (3) no valorativo, no puede experimentarse plenamente algo que se desea que sea otro; (4) intencional, siempre hay una intención directa de centrarse en algo, y de volver a ello si por algún motivo se ha alejado; (5) observación participativa, no es una observación distanciada o ajena, debe implicar lo más profundamente la mente y el cuerpo; (6) no verbal, la experiencia mindfulness no tiene un referente verbal sino emocional y sensorial; (7) exploratorio, abierto a la experimentación sensorial y perceptiva; y (8) liberador, cada momento de experiencia vivida plenamente es una experiencia de libertad.

Según Jon Kabat-Zinn (1990 citado en Ruiz et al., 2012), define mindfulness como “prestar atención de manera intencional al momento presente, sin juzgar” y destaca los siguientes elementos fundamentales con respecto a la actitud con la que se debe afrontar la práctica de la atención plena:

ACTITUD ANTE LA ATENCIÓN PLENA. (RUÍZ ET AL., 2012)

No juzgar: Implica abandonar la tendencia a categorizar y a juzgar la experiencia como buena o mala y a reaccionar mecánicamente a la etiqueta que hemos puesto en vez de a la experiencia en sí misma.

Paciencia: significa ser capaces de respetar los procesos naturales de los acontecimientos y de los eventos internos y no pretender precipitarlos ni forzarlos. Según Jon Kabat-Zinn (1990) consiste en estar abierto a cada momento sabiendo que las cosas se descubren cuando les toca.

Mente de principiante: se trata de permanecer libres de las expectativas basadas en experiencias previas. Ser conscientes de que con frecuencia nuestros pensamientos y creencias sobre lo que ya sabemos, impiden ver las cosas tal y como son.

Confianza: se refiere a responsabilizarnos de ser nosotros mismos y aprender a escuchar nuestro propio ser y a tener confianza en él.

No esforzarse: se trata de abandonar el esfuerzo por conseguir resultados. Con la práctica regular de la conciencia plena, encaminada hacia los propios objetivos, el resultado se producirá por sí mismo.

Aceptación: significa ver las cosas como son en el presente. Supone aceptarnos como somos antes de pretender cambiar. Habitualmente la aceptación es el paso final de un proceso emocional intenso en el que primero negamos lo que ocurre, después nos llenamos de ira y finalmente ya vencidos, logramos aceptarlo. Este proceso tan costoso, puede cambiarse por el cultivo intencional de la aceptación. No se trata de que nos tenga que gustar todo o de adoptar una postura pasiva, sino de llegar a la voluntad de ver las cosas como son.

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Aprender a controlar la respiración.
- Aprender la técnica de relajación muscular progresiva.
- Aprender Mindfulness.
- Conseguir un mayor autocontrol mediante la relajación.

3. METODOLOGÍA

En la sesión anterior se recomendará a los/las participantes que acudan a esta sesión con ropa cómoda para no tener ataduras que dificulten una relajación completa. Es importante motivar en la sesión anterior a los participantes mediante la exposición de los beneficios que pueden obtener con la práctica de estas técnicas.

Dinámica: ¡Respira!

Ejercicios de respiración (Chóliz, 2015)

A. Respiración profunda



Se trata de un ejercicio útil para la reducción del nivel de activación general.

- Sentarse cómodamente, colocar la mano izquierda sobre el abdomen y la derecha sobre la izquierda.
- Imaginar una bolsa vacía dentro del abdomen debajo de donde apoyan las manos. Comenzar a respirar y notar cómo se va llenando de aire la bolsa y la onda asciende hasta los hombros.
- Inspirar durante 3-5 segundos.
- Mantener la respiración. Repetirse interiormente “mi cuerpo está relajado”.
- Exhalar el aire despacio al mismo tiempo que se repite a uno mismo órdenes de relajación.

Se recomienda realizar 4 o 5 ejercicios de respiración seguidos en cualquier otro contexto, repetir los ejercicios 10-15 veces al día, por la mañana, tarde, noche y en situaciones estresantes como un ritual. Es importante practicar regularmente los ejercicios.

B. Respiración rítmica controlada

Este ejercicio facilita la concentración y el control del proceso de respiración. Con los ojos cerrados, realizar un tipo de respiración diafragmática, al tiempo que se concentra en el flujo de aire por las vías respiratorias. Debe contarse el pulso durante un minuto y modificar el ritmo de la inspiración y espiración hasta localizar un ritmo apropiado. Seleccionar un número de pulsaciones (por ejemplo 5) y hacer que cada una de las fases de la respiración dure ese número de latidos.

C. Respiración contada.

Se trata de una respiración diafragmática, teniendo en cuenta que a medida que se inspira debe pensarse una palabra y otra al espirar (buscar monosílabos). Hacerlo diez veces y repetir el ejercicio 19 veces más.

D. Respiración alternada.

Como los anteriores, también suele realizarse antes de los ejercicios de meditación por los efectos sedantes que produce. El proceso es el siguiente:

- Utilizar una posición cómoda y relajada.
- Colocar el dedo pulgar en la ventana nasal derecha y los dedos anular y medio en la izquierda.
- Ocluir la ventana derecha con el pulgar e inspirar con la izquierda lenta y tranquilamente.
- Separar el pulgar y ocluir con los otros dedos la ventana izquierda.

- Espirar por la ventana derecha.
- Mantener el aliento un instante e inspirar por la derecha, manteniendo cerrada la izquierda.
- Cuando se desee espirar debe hacerse con la otra, la izquierda.
- Respirar de esta manera 5-10 minutos, o menos si comienza a notar antes la somnolencia.

E. Ejercicios de espiración

Debido a los hábitos respiratorios los músculos responsables de la espiración pierden flexibilidad y se vuelven rígidos. Existen varios tipos de ejercicios destinados a flexibilizar y fortalecerlos:

- Espiración hinchando el vientre. Mano en el tórax y en el vientre. Durante la espiración, descender el tórax e hinchar el vientre.
- Espiración contrayendo los rectos mayores y anteriores del abdomen.
- Espiración contrayendo los oblicuos menores.
- Espiración contrayendo los oblicuos mayores.
- Espiración contrayendo el músculo transverso.
- Combinar los dos primeros ejercicios.

Dinámica: ¡Relájate!

Según Chóliz (2015) es importante tener en cuenta en el desarrollo de las técnicas de relajación muscular lo siguiente:

“Así, uno de los efectos más destacados cuando se entrena la relajación es el descenso en la temperatura corporal, con la consiguiente sensación de frío que es, sin ninguna duda, uno de los peores inconvenientes para la práctica de la relajación. El frío se hace notar especialmente en los pies y, dado que la relajación debe practicarse descalzo, puede ser necesario que se traiga consigo un par de calcetines adicionales. El comentar estos detalles con antelación sirve no solamente para prevenir del frío, sino también previene al sujeto de que debe lavarse los pies, o traer unos calcetines donde no se enseñen los dedos. No hay nada mejor para no-relajarse que ponerse en evidencia ante el instructor con un desagradable olor de pies, o con unos calcetines en los que se asomen los dedos”.

A continuación se detallan los pasos a seguir para llevar a cabo la técnica de relajación muscular progresiva. Se puede optar por complementar la sesión con música de fondo relajante, velas olorosas o inciensos, luz tenue...

Las siguientes instrucciones se han obtenido de Chóliz (2015):



EJERCICIOS DE TENSIÓN-RELAJACIÓN

La descripción de cómo deben realizarse cada uno de los ejercicios de tensión-relajación es la siguiente:

- 1 y 3.-**Apretar el puño**, contrayendo mano, muñeca y antebrazo.
- 2 y 4.-Contraer el bíceps **empujando el codo** contra el respaldo del sillón o contra el colchón.
5. Frente: **elevar las cejas o arrugar la frente**
6. Parte superior cara y nariz: arrugar la nariz y los labios
7. Parte inferior de la cara y mandíbulas: apretar los dientes y hacer una sonrisa forzada tirando de la comisura de los labios hacia afuera.
8. Pecho y garganta: **empujar la barbilla** como hacia abajo como si quisiera que tocara el pecho, pero al mismo tiempo hacer fuerza para que no lo consiga, es decir, contraponer los músculos frontales y posteriores del cuello.
9. Hombros y espalda. A la vez que inspira **arquea la espalda** como si quisiera unirlos omoplatos entre sí.
- 10.-Abdomen. Poner el **estómago duro y tenso**, como si quisiera contrarrestar un fuerte golpe.
- 11 y 14.-Piernas: colocar **la pierna estirada** y subirla hacia arriba 20cms, tensando y **haciendo fuerza** como si tuviera un peso en el pie, que debiera sujetar a una altura de 20 cms. Para relajar soltar la pierna y que **caiga a peso**.
- 12, 13, 15 y 16. Ejercicios de pantorrilla y pie. Existen dos movimientos:
 - a) **Estirar la pierna y la punta de los dedos** como si quisiera tocar un objeto delante.
 - b) **doblar los dedos hacia atrás** como si quisiera tocarse la rodilla con ellos.

Es importante tener en cuenta que estos dos últimos ejercicios de tensión debe hacerlos **SIN FORZAR**. La tensión debe ser suave, es suficiente para relajar las pantorrillas y los pies sin producir ningún daño.

Relajación de cuatro grupos musculares

Consiste en el mismo procedimiento que el anterior, pero agrupando en un movimiento los brazos dominante y no dominante, piernas y pies dominante y no dominante y los músculos de la cara y cuello.

Una vez que han relajado todos los músculos hacer un repaso mental de ellos comenzando del final al principio de la secuencia facilita una autoexploración de las partes que no se ha logrado relajar convenientemente. En esta fase no es preciso tensar ningún músculo.

Este procedimiento acorta la relajación a 10 minutos, si bien el interés no consiste en batir records de velocidad en el proceso de relajación, sino en que adquiera un procedimiento de relajación más rápido que pueda utilizarlo en diferentes situaciones.

Hay una serie de indicaciones generales en el entrenamiento en relajación muscular progresiva que es preciso tener en cuenta:

INDICACIONES PARA RELAJACIÓN MUSCULAR PROGRESIVA. CHÓLIZ Y BARBERÁ, (1994)

1. Siga siempre una secuencia ordenada y procure que sea la misma en todas las ocasiones (comenzando por las manos y acabando por los pies, o viceversa)
2. No se preocupe si olvida algún músculo por tensar y relajar, continúe con la relajación con el siguiente que se acuerde. No obstante, para evitar los olvidos lo más adecuado es que haga un repaso mental de los músculos antes de comenzar la relajación.
3. Tense durante 2 segundos y relaje el músculo dejándolo suelto, como si se separara de repente de los tendones que lo sujetan. Mantenga el músculo relajado durante 15 segundos antes de tensar de nuevo. El tiempo que hemos fijado es aproximado.
4. NUNCA FUERCE el músculo. Al tensar NO se pretende producir un alto nivel de contracción, sino facilitar la distensión. Tensar con demasiada fuerza puede ser perjudicial y producirle molestias (hay que tener especial cuidado cuando se tensan los pies).
5. Al relajar, suelte el músculo de repente, no lo distienda lentamente pues ello requiere reactivación muscular.
6. Imagine en cada momento los músculos que está tensando y relajando.
7. Imagine especialmente el músculo relajado. Vea cómo se sigue distendiendo por sí mismo después de soltarlo.
8. Concéntrese durante un tiempo en la agradable sensación de relajar cada músculo.
9. Una vez que haya relajado todos los músculos haga un repaso mental de ellos comenzando del final al principio de la secuencia. Sólo imagine mentalmente, no vuelva a tensar ningún músculo.
10. Estando relajado quédese el tiempo necesario, o que usted considere conveniente. Se trata sin duda del momento más agradable de todo el proceso. Disfrútelo.
11. Para volver a estar activo, haga un repaso mental de todos los músculos y vaya moviéndolos mientras continúa tumbado.
12. NUNCA se levante de repente de la relajación. Deje que poco a poco comience la actividad. Vaya moviendo los músculos, siéntese antes de levantarse. Recuerde que ha podido relajarse profundamente y los músculos deberán conseguir un tono muscular apropiado para realizar las actividades cotidianas.



Dinámica: Consigue un 100% de atención. Mindfulness.

Ejercicios cortos de Mindfulness (Ruiz, Rodriguez, Martínez y Núñez, 2014)

Ejercicio 1: un minuto de mindfulness o atención plena.

Es un ejercicio de atención consciente relativamente sencillo. Se puede hacer en cualquier momento durante el día.

- Programar una alarma para que suene exactamente en 1 minuto.
- Durante los siguientes 60 segundos, se centrará toda la atención en la respiración.
- Dejar los ojos abiertos y respirar normalmente. Pueden surgir distracciones en varias ocasiones pero no importa, dirigir nuevamente tu atención a la respiración.

Se puede practicar este ejercicio varias veces durante el día para restaurar la mente al momento presente y proporcionarle un poco de paz. Con el tiempo, poco a poco, se puede extender la duración de este ejercicio en períodos más largos. Este ejercicio es la base para una técnica de meditación mindfulness correcta.

Ejercicio 2: Observación Consciente

- Recoger un objeto que se tenga alrededor. Puede ser una taza de café o un lápiz, por ejemplo.
- Colocarlo en las manos y permitir que la atención sea totalmente absorbida por el objeto. Sólo observar.

Se percibirá una mayor sensación de estar presente en “el aquí y ahora” durante este ejercicio. Nos volvemos mucho más conscientes de la realidad. Observar cómo la mente libera rápidamente los pensamientos del pasado o del futuro, y lo diferente que nos podemos sentir al estar en el momento presente de una manera muy consciente.

La observación consciente es una forma de meditación. Es sutil, pero poderosa. La mente es como un poderoso faro que permite ver mucho más de lo que se está mirando.

También se puede practicar la observación consciente con los oídos. Muchas personas encuentran que “escuchar atento” es una técnica de atención más fuerte que la observación visual.

Ejercicio 3: contar 10 segundos.

Este ejercicio es una simple variación del ejercicio 1. En lugar de centrarse en la respiración, se cierran los ojos concentrándose únicamente en contar hasta diez. Si la concentración tiende a

dispersarse, empezar de nuevo en el número uno:

“Uno... dos... tres... ¿qué le voy a decir a Juan cuando me lo encuentre? Oh, Dios, estoy pensando.”

“Uno... dos... tres... cuatro... esto no es tan difícil después de todo... ¡Oh, noeso es un pensamiento!”

“Uno... dos... tres... ahora ya lo tengo. Estoy muy concentrado ahora... Dios, otro pensamiento.”

Ejercicio 4: meditación sentada.

A continuación, presentamos una guía de la meditación sentada. Este tipo de meditación puede aplicarse dentro del propio vehículo parado fuera de la circulación, antes de iniciar la marcha o al final de un trayecto, en caso de necesidad de reducir tensión. En casos puntuales de estrés durante la conducción o después de la ocurrencia de un incidente que haya generado ansiedad o excesiva activación, el conductor puede detener su marcha en un lugar seguro y practicar esta técnica:

MEDITACIÓN SENTADA (RUIZ ET AL., 2012)

1. Sitúa tu asiento en una posición cómoda en el lugar escogido para la meditación formal. Concédete de 20 a 30 minutos para esta práctica e intenta minimizar distracciones o interrupciones.

2. Recuerda y reflexiona los primeros minutos de tu tiempo de práctica sobre las actitudes básicas para la práctica de la conciencia plena, hacerte presente sin interferencias. Recuerda no juzgar, ser paciente, tener mente de principiante, confianza, distensión aceptación y desprendimiento. Al principio presta una especial atención a no juzgar. Estate atento para identificar y descartar cualquier estrategia de influir en el miedo, la ansiedad, el pánico o alguna otra cosa, no trates de forzar nada.

3. Siéntate en posición erguida con la espalda, el cuello y la cabeza bien alineados. Coloca ambos pies en el suelo y las manos en una posición cómoda. Siéntate de un modo que favorezca la alerta y la atención y cierra los ojos suavemente.

4. Concentra tu atención en las sensaciones de tu cuerpo. Nota tus pies en el suelo, la espalda contra la silla, las manos descansando ahí donde estén, al igual que tu rostro y la cabeza. Siente directamente el peso de tu cuerpo. Relájate apoyándote en la silla y el suelo que hay a tus pies. Deja que tu cuerpo se asiente.

5. Dirige la atención a tu abdomen. Deja que tu abdomen se relaje y distienda. Déjalo relajado.

6. Reúne y concentra tu conciencia en las sensaciones de la inspiración y la espiración. Concentra



tu atención en aquel lugar de tu cuerpo en el que te resulta más fácil sentir el fluir de tu respiración. En algunos es el abdomen, en otros es el pecho, en otros la nariz e incluso la boca (si tiendes a respirar con la boca abierta). Deja que tu atención se aposente y concentre exactamente en ese lugar donde las sensaciones de la respiración te resultan más fáciles. Si no estás seguro de dónde debes concentrarte, el abdomen es un buen lugar para empezar.

Abandónate a la sensación de la respiración avanzando por tu cuerpo.

7. Nota y sigue con atención todo el proceso de tu respiración, en toda su duración, con cada respiración, desde el comienzo de la inspiración, hasta el último hálito de la espiración... y el espacio entre cada respiración.

8. Presta atención a las sensaciones físicas que acompañan a tu respiración, acércate a ellas con curiosidad, con atención, permitiendo que las sensaciones se vayan desplegando momento a momento, respiración a respiración, simplemente observando, tratando de no perder nada.

9. Nota si tu atención está en tu respiración actual o no, dónde está tu mente, quizá ha empezado a pensar, a contar alguna historia sobre sus experiencias, o quizá analizando, simplemente nota, observa esos pensamientos o juicios como simples hechos que se dan en el campo de tu propia conciencia.

10. Nota la naturaleza transitoria de esos hechos mentales, vienen y van, mientras tú continúas oscilándose con el vaivén de su respiración, conscientemente eligiendo observar y dejando ir los pensamientos, sentimientos, sensaciones corporales e impulsos con la próxima espiración.

11. Dirige tu atención hacia el momento presente, recupera tu atención y tráela, usa las sensaciones de tu respiración para conseguir la conciencia del momento presente... Recupera la experiencia actual, el aquí y ahora. Sigue practicando así hasta el final de tu sesión práctica.

12. Si el miedo, la ansiedad, el aburrimiento o la impaciencia se intensifican llegando a desconcentrarte, intenta dejarlos estar, inspira y expira con ellos, acepta, sé paciente contigo mismo. Estás aprendiendo a respirar conscientemente, a encontrar tu respiración, a dejarla estar y a respirar con, y a pesar de, las distracciones.

13. Cuando te encuentres preparado, entra en contacto con la habitación, nota dónde está tu cuerpo y cómo hace contacto con los objetos presentes, quizá presionando suavemente y poco a poco abriendo los ojos, mueve los dedos de las manos y de los pies y estírate si quieres. Atiende a cómo te sientes.

FIN DE MÓDULO

Al ser la última sesión de trabajo del módulo, es recomendable que en los últimos minutos de esta sesión el/la profesional repase los objetivos generales para resolver las posibles dudas o problemas que nos impidan alcanzar los objetivos trabajados en cada una de las sesiones.

Concluiremos la sesión y el módulo haciendo referencia al título del mismo con la metáfora del árbol: A través de este módulo “hemos trabajado nuestras emociones y controlado nuestros impulsos y hemos conseguido que broten nuevas ramas” y así los objetivos del módulo. Hemos trabajado....., y hemos conseguido.....

Una vez finalizadas estas conclusiones presentaremos de manera breve el siguiente módulo, con la metáfora del árbol y los principales objetivos y retos: “en el siguiente módulo trabajaremos....y conseguiremos....., el símbolo que utilizaremos será (parte del árbol correspondiente).

5. BIBLIOGRAFÍA

- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Alamar, B., y Egado, A. (2006). *Emociones y conducción. Teoría y Fundamentos*. Cuadernos de Reflexión Attitudes.
- Averill, J.R. (1973). Personal control over aversive stimuli and its relationship to stress. *Psychological Bulletin*, 80(4), 286-303.
- Barratt, E. S. (1972). Anxiety and impulsiveness: toward a neuropsychological model. In Spielberger, C. (Ed.), *Current trends in theory and research* (Vol. I, pp. 195–222). New York: Academic Press.
- Chico, E. (2000). Búsqueda de sensaciones. *Psicothema* 12 (2), 229-235.
- Chóliz, M. (2005). *Psicología de la emoción: el proceso emocional*. Disponible en: www.uv.es/=cholz
- Chóliz, M. (2015). *Técnicas para el control de la activación*. www.uv.es/=cholz. Fecha de consulta 1 de octubre 2015
- Chóliz, M. y Barberá, E. (1994). *Prácticas de motivación y emoción*. Valencia: Promolibro.
- Cloninger, C. R. (1987a). Neurogenic adaptive mechanisms in alcoholism. *Science*, 236, 410-416.
- Del revés (2015). [DVD] Estados Unidos: Pete Docter, Ronnie Del Carmen.



- Dickman, S. J. (1990). Functional and dysfunctional impulsivity: personality and cognitive correlates. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58(1), 95–102.
- Emoción. (s.f.). En Wikipedia. Recuperado el 1 de octubre de 2015 de <https://es.wikipedia.org/wiki/Emoci%C3%B3n>
- Eysenck, S. B. G., y Eysenck, H. J. (1977). The place of impulsiveness in a dimensional system of personality description. *British Journal of Social Clinical Psychology*, 16, 57-68. Eysenck, S. B. G., y Eysenck, H. J. doi: 10.1111/j.2044-8260.1977.tb01003.x.
- Gonçalves, D. M., y Cloninger C. R. (2010). Validation and normative studies of the Brazilian Portuguese and American versions of the Temperament and Character Inventory — Revised (TCI-R). *Journal of Affective Disorders* 124(1), 126-133.k
- Gray, J. A., y McNaughton N. M. (2003). *The neuropsychology of anxiety: an enquiry into the functions of the septo-hippocampal system*. Second Edition. Oxford University Press.
- Hernández-Ardieta, M. L. (2013). Tratamiento psicológico de la impulsividad desde la perspectiva de las terapias de conducta de tercera generación. A propósito de un caso. *Anuario de psicología. The UB Journal of psychology*, 43(1), 117-127.
- Kohlenberg, R. J., Tsai, M., Ferro García, R., Valero, L., Fernández Parra, A., y Virués-Ortega, J. (2005). Psicoterapia Analítico-Funcional y Terapia de Aceptación y Compromiso: teoría, aplicaciones y continuidad con el análisis del comportamiento. *International Journal of Clinical and Health Psychology*, 5(2), 37-67.
- Luciano, M. C., Valdivia, M. S., Gutierrez, O. y Páez-Blarrina, M. (2006). Avances desde la Terapia de Aceptación y Compromiso (ACT). *EduPsykhé* 5(2), 173-201.
- Mobb, O., Crépin, C., Thiéry, C., Golay, A., y Van der Linden, M. (2010). *Obesity and the four facets of impulsivity*. *Patient Education and Counseling*, 79(3), 372-377.
- Montoro, L.; Toledo, F.; Lijarcio, J. I.; Roca, J.; Lloret, M. C.; Martí-Belda, A. y Puchades, R. (2012). Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial – Manual del Formador. (9ª ed. Rev.) Madrid: Dirección General de Tráfico.
- Morgado, I. (2008). *Emoción y Razón en el Cerebro*. Zaragoza: Ibercaja Zentrum
- Morgado, I. (2015): *El equilibrio emoción/razón*. Recuperado el 1 de octubre de 2015 de <http://www.investigacionyciencia.es/blogs/psicologia-y-neurociencia/37/posts/el-equilibrio-emocin-razn-13590>

- Oros, L. B. (2005). Locus de control: Evolución de su concepto y operacionalización. *Revista de Psicología*, 14(1), 89-97.
- Pelechano, V. (2000). *Psicología Sistemática de la Personalidad*. Barcelona: Ariel Psicología
Pensamiento y bienestar. Instituciones penitenciarias.
- Real Academia Española. (2015a). Emoción. En *Diccionario de la lengua española* (23.a ed.). Recuperado de <http://lema.rae.es/drae/srv/search?key=emoci%C3%B3n>
- Real Academia Española. (2015b). Relajar. En *Diccionario de la lengua española* (23.a ed.). Recuperado de <http://lema.rae.es/drae/srv/search?id=p2xpsBc5GDXX2kPmlpmb>
- Redorta, J.; Obiolls, M. y Bisquerra, R. (2006). *Emoción y conflicto. Aprenda a manejar las emociones*. Barcelona: PAIDÓS
- Reeve, J. (1994). *Motivación y emoción*. Madrid: Mc Graw-Hill.
- Relatos Salvajes (2014) [DVD] Argentina: Damián Szifrón
- Renner, W., y Anderle, F. G. (2000). Venturesomeness and extraversion as correlates of juvenile drivers' traffic violations. *Accident Analysis & Prevention*, 32 (5), 673-678.
- Rotter, J. B. (1966). "Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement". *Psychological Monographs*, 80 (Whole N° 609).
- Ruiz, M.A.; Díaz, M.I. y Villalobos, A. (2012). *Manual de técnicas y terapias cognitivo-conductuales*. Bilbao: Desclée de Brouwer
- Ruiz, P.J; Rodríguez, T; Martínez, A; Núñez, E. (2014). Mindfulness en Pediatría: el proyecto "Creciendo con atención y consciencia plena". *Rev Pediatr Aten Primaria*. 16:169-79
- Schmidt, V., Firpo, L., Vion, D., Oliván, M., Casella, L., Cuenya, L.,... y Pedrón, V. (2010). Modelo Psicobiológico de Personalidad de Eysenck: una historia proyectada hacia el futuro. *Revista Internacional de Psicología*, 11(02). Recuperado de <http://www.revistapsicologia.org/index.php/revista/article/view/63>
- Simón, V.M. (1997) La participación emocional en la toma de decisiones. *Psicothema* 9 (2), 365-376.
- Squillace, M. R., Janeiro, J. P. y Schmidt, V. (2011). El concepto de impulsividad y su ubicación en las teorías psicobiológicas de la personalidad. *Neuropsicología Latinoamericana*, 3(1).
- Stanford, M.S., Greve, K.W., Boudreaux, J.K., Mathias, C.W., y Brumbelow, J. L. (1996). Impulsiveness and risk-taking behavior: Comparison of high-school and college students using the Barratt Impulsiveness



Scale. *Personality and individual differences*, 21 (6), 1073-1075.

- Thompson, S.C. (1981) Will it hurts if I can control it? A complex answer to a simple question. *Psychological Bulletin*, 90, 89-101.
- Valera, S., Pol, E. y Vidal, T. (sin fecha). *El estrés ambiental. Teorías de control*. Recuperado el 27 de octubre de 2015 de http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/uni4/4841.htm
- Vallejo, M. Á. (2006). Mindfulness. *Papeles del Psicólogo: Revista del Colegio Oficial de Psicólogos*, 27(2), 92-99.
- Weisz, J. R., Rothbaum, F. M., y Blackburn, T. C. (1984). *Standing out and standing in: The psychology of control in America and Japan*. *American psychologist*, 39(9), 955.
- Wilson, K.G. y Luciano, C. (2002). *Terapia de aceptación y compromiso. Un tratamiento conductual orientado a los valores*. Madrid: Pirámide.
- Zuckerman, M. (2007). The sensation seeking scale V (SSS-V): Still reliable and valid. *Personality and Individual Differences*, 43, 1303-1305.
- Zych, I., Buela-Casal, G., Sierra, J. C., & Gómez-Rodríguez, S. (2012). El conocimiento y la difusión de las terapias conductuales de tercera generación en psicólogos españoles. *Anales de Psicología*, 28 (1), 11-18.



MÓDULO V. PSICOFISIOLOGÍA Y SEGURIDAD DEL SER HUMANO



“Conocer tus limitaciones te ayudará a crecer”

Sesiones 13 y 14



ÍNDICE

1. Introducción	216
2. Marco teórico	217
3. Objetivos	243
4. Sesiones:	
Sesión 13: Mira y atiende.....	244
Sesión 14: Conoce tus límites.....	254
5. Bibliografía.....	266

I. INTRODUCCIÓN

El módulo V, presentado con la frase motivadora “*Conocer tus limitaciones te ayudará a crecer*”, cuenta con dos sesiones de trabajo. Tras el módulo dedicado al manejo de las emociones, conducta e impulsividad, dedicaremos estas dos sesiones a trabajar la psicofisiología y seguridad de los seres humanos.

La analogía del árbol que se emplea en este módulo corresponde con una imagen del árbol más evolucionado, que ya cuenta con una hoja más en sus ramas, como muestra del progreso de cada participante en el programa.

La palabra psicofisiología es un vocablo compuesto de origen griego. Por un lado, “*psiqué*”, cuyo significado es mente, alma; por otro lado “*physis*”, naturaleza y “*logos*”, respondiendo al significado de ciencia, estudio, razón. Así, el término psicofisiología se identifica con la *disciplina que estudia las relaciones entre los procesos de los sistemas nervioso, muscular y endocrino con las actividades mentales y el comportamiento*. En conclusión, nuestra naturaleza guía nuestros comportamientos. Los sentidos, el aparato locomotor, los reflejos, y, en definitiva, todo nuestro organismo está diseñado para lograr la mayor adaptación al entorno y, por lo tanto, la supervivencia. También en base a esta naturaleza adaptativa del ser humano, nuestro organismo posee ciertas limitaciones. Conocer nuestras capacidades así como nuestras limitaciones, nos ayudará a movernos en los márgenes de seguridad en nuestra vida cotidiana, en general, y en el entorno del tráfico en particular.

El sentido de la vista, el oído, nuestra capacidad de procesamiento de información, atención y motricidad, son algunas de las capacidades que utilizamos para conducir y que debemos tener en perfectas condiciones para ponernos al volante con seguridad. Por otra parte, ciertas enfermedades o trastornos transitorios pueden alterar dichas capacidades (problemas con la higiene del sueño, adicciones, estrés, etc.).

En el presente módulo, se tratarán aspectos de la naturaleza del ser humano que se ven involucrados en la tarea de conducir, así como los márgenes de tolerancia de nuestro organismo, tanto



en el desarrollo de esta tarea como a la hora de enfrentarse a una colisión por accidente de tráfico. Se trabajará con diferentes dinámicas y tareas con las que se tomará conciencia de la importancia de los procesos perceptivos y atencionales en la conducción de vehículos y cómo se pueden ver afectados por ciertos tipos de trastornos. Por otra parte, se plantearán otras donde cada participante conocerá sus limitaciones como ser humano y la relación que éstos tienen con la normativa de tráfico y, a su vez, con la seguridad vial.

2. MARCO TEÓRICO

La conducción de un vehículo es una tarea cotidiana y compleja donde las personas se encuentran inmersas en un entorno complejo y cambiante que conlleva un determinado riesgo. Las situaciones de tráfico presentan una gran cantidad de estímulos, muchos de ellos con un significado ambiguo y cambiante (Montoro, Toledo, Lijarcio, Roca, Lloret, Martí-Belda y Puchades, 2012). Por ello, conducir no sólo implica cuestiones técnicas (relacionadas con la normativa o manejo del vehículo), sino también disponer de capacidades psicofísicas adecuadas (visuales, perceptivo-motoras y no padecer enfermedad o deficiencia que suponga incapacidad para conducir). Es importante que la persona que conduce se encuentre atenta a toda información que va apareciendo en las numerosas situaciones viales a las que se enfrenta, y se adapte a ellas adecuadamente.

La identificación, la interpretación, la asimilación y la estructuración de la información del entorno vial, aun cuando constituyen un aspecto esencial de la actividad de conducir, no siempre son tareas fáciles. Además, también pueden estar afectadas por las propias condiciones de la situación, por los dispositivos del vehículo o por los procesos psicológicos de las personas que conducen. De hecho, lo que modula el comportamiento son sus percepciones, para posteriormente seleccionar la información que consideran más importante, la organizan a su manera y toman, en base a ello, las decisiones evaluadas como más convenientes. En el módulo II, trabajamos la toma de decisiones, donde se analizaba cómo interviene la percepción en las decisiones a la hora de conducir y en este módulo vamos a ver cómo funciona.

La seguridad de los usuarios de las vías y la evitación del accidente pueden depender de la percepción de los estímulos, de la atención prestada a los mismos y de la interpretación que se realice de cada situación vial; asimismo, conducir bajo los efectos de ciertas enfermedades o trastornos (relacionados con el sueño, la fatiga, el consumo de sustancias, estrés, ansiedad, etc.), puede ser muy peligroso. En definitiva, comprender que como seres humanos tenemos ciertas limitaciones,

ha permitido la supervivencia y adaptación al medio durante siglos; por ello, es fundamental conocer las limitaciones, temporales o permanentes, puesto que, en ocasiones, son olvidadas por muchos/as conductores/as cuando se ponen al volante.

2.1. CAPACIDADES COGNITIVAS

El ser humano debe sus funciones mentales a la evolución medida durante millones de años (García, 2007). Las especies han ido incrementando las capacidades de captar información, seleccionarla, almacenarla, elaborarla y utilizarla, a fin de responder adaptativamente a las exigencias del medio. En referencia a ello, la psicología cognitiva estudia los procesos cognitivos (de conocimiento y procesamiento de la información), dicho con otras palabras: cómo el ser humano recibe los estímulos o información, interpreta la situación, la individualiza, la transforma, la almacena, toma decisiones y actúa transformando su realidad. Todo este procesamiento se compone de una serie de etapas interdependientes que definen diferentes momentos y que se agrupan en procesos cognitivos simples o básicos (sensación, percepción, atención-concentración y memoria) y procesos cognitivos superiores o complejos (pensamiento, lenguaje, memoria e inteligencia) (Neisser, 1979).

A continuación se describen aquellos procesos cognitivos que se consideran más importantes para comprender las ventajas y limitaciones que tenemos sobre ellos las personas cuando nos ponemos al volante. De esta manera, comprender cómo los utilizamos y conocer sus limitaciones, contribuirá a conducir con seguridad.

2.1.1. El procesamiento de la información

Cuando estudiamos la conducta humana al volante, no nos podemos centrar únicamente en los comportamientos directamente observables. La tarea de conducir no se limita a la ejecución mecánica o refleja de una respuesta en función de unos estímulos. El conductor/a no actúa como una máquina perfecta que detecta una señal (estímulo) y ejecuta la maniobra pertinente (respuesta), sino que existe todo un complejo sistema de procesos cognitivos (percepción, atención, etc.) que median entre el estímulo (por ejemplo, una señal de stop) y la respuesta (frenar).

De acuerdo con el modelo de procesamiento de la información, el cual trabaja con la analogía del ordenador y sus programas, la mente humana es un procesador de información activo e individual. Desde esta perspectiva, la conducción es un proceso de búsqueda activo y complejo por medio del cual se selecciona y transforma la información. El conductor/a actúa como un procesador de la



información que, de una manera muy rápida, interpreta el conjunto de sensaciones que recibe en cada momento, previendo cómo evolucionará la situación en caso de no actuar o estableciendo hipótesis de las posibles consecuencias de sus decisiones en caso de sí hacerlo, estimando las potenciales consecuencias de las distintas posibilidades de acción (Castro, Durán y Cantón, 2006).

Desde el enfoque del procesamiento de la información, es prioritario determinar los procesos específicos que intervienen en la resolución de determinada tarea (la conducción, en este caso), problema o situación, y cómo se organizan esos procesos para producir determinado comportamiento. Para explicar este comportamiento cognitivo, se suele aludir al modelo de Atkinson y Shiffrin (1968). Muy sintéticamente, estos autores diferencian tres estructuras funcionales que actúan para procesar la información:

- **Registros sensoriales.** Ante un estímulo (por ejemplo, un semáforo) los sentidos (en este caso la vista) reciben la información, y permanece en ellos durante unas décimas de segundo.
- **Memoria a corto plazo.** Si prestamos atención al estímulo, esta información percibida puede permanecer durante un breve periodo de tiempo en esta memoria de capacidad limitada.
- **Memoria a largo plazo.** Cuando una información nueva se almacena y se relaciona con la información que ya se posee, pasa a almacenarse en esta memoria a largo plazo, cuya capacidad, en principio, es ilimitada y dónde puede permanecer largos intervalos de tiempo.

Como hemos visto, conducimos mayoritariamente con la información que nos llega a través del sentido de la vista. El sistema visual nos ofrece diferentes claves visuales (desplazamiento, velocidad, profundidad) que nos ayudan a realizar la tarea. *Las memorias y los registros sensoriales* hacen posible que el conductor/a extienda la presentación de los estímulos del entorno vial y le permite tomar decisiones.

Desde esta perspectiva, el ser humano se considera un sujeto activo y capaz de procesar la información que recibe, de elaborar estructuras de conocimiento y utilizar las que ya tiene para dar sentido a la información, de planificar y de autorregularse (Montoro, 2014). Pero sin olvidar que la evolución no ha preparado a la especie humana para desplazarse a las velocidades a las que lo hacen en los automóviles de hoy en día (Caparrós, 1999), o para atender, a la vez, a todos aquellos estímulos que aparecen en el campo visual. De esta manera, se estarían utilizando ineficazmente los recursos cognitivos de que disponemos. A continuación, se describen los más importantes que forman parte del procesamiento de la información en el contexto del tráfico.

LOS PROCESOS PERCEPTIVOS

La percepción es un proceso cognitivo de reconocimiento, interpretación y significación para la elaboración de juicios en torno a las sensaciones obtenidas del ambiente físico y social. Además, en este proceso intervienen otros procesos psíquicos entre los que se encuentran el aprendizaje, la memoria y la simbolización (Melgarejo, 1994). Pero una de las características básicas del proceso perceptivo es la tendencia a sobrepasar la información proporcionada, que constituía una condición necesaria para la supervivencia del hombre y para su capacidad de reaccionar con la suficiente rapidez ante los acontecimientos producidos en su entorno (Ibáñez, 1979). Además, los hábitos perceptivos, adquiridos a través de la experiencia del observador, son útiles e influyen en la percepción, ya que ayudan a la adaptación funcional del sujeto a su medio (Pérez, 2005).

Todas estas observaciones, se pueden aplicar a los procesos perceptivos que permiten captar e interpretar la información que existe en el entorno de tráfico. El correcto desarrollo de estos procesos es de vital importancia en la conducción, pues los errores perceptivos causan más accidentes de tráfico que la mala ejecución de las maniobras.

Para desplazarse con seguridad, el conductor/a debe ajustar sus movimientos a la estimulación que recogen sus sentidos: conducir implica hacer uso de la percepción para adaptarse a las características cambiantes del entorno en el que se produce el desplazamiento. Todos los sentidos, que a continuación se describen, intervienen en este proceso aunque con diferente peso, siendo la vista el sentido más importante (Montoro et al., 2012):

- La **percepción táctil** nos conecta con el vehículo a través de las manos y los pies, de forma que podemos percibir vibraciones (una rueda pinchada, bandas sonoras) o la temperatura del habitáculo (una temperatura elevada puede aumentar los errores del conductor/a). Además, algunos sistemas de seguridad utilizan el sentido del tacto para avisar al conductor/a de que los sensores detectan distracción o somnolencia y debe tomar precauciones.
- El **sistema vestibular** informa al conductor/a de la existencia de cambios en la velocidad, inclinación y dirección del vehículo.
- La **percepción auditiva**. Los sonidos nos comunican, previenen y alertan en el tráfico (el claxon de un vehículo, el silbato de un agente que regula el tráfico, la sirena de una ambulancia).
- El **sistema visual** es el que proporciona la información más completa al conductor/a. Entre un 80% y un 90% de la información que se utiliza en la toma de decisiones llega a través de este



órgano sensorial. Tal es la importancia del sistema visual en la conducción que el deterioro en esta capacidad puede tener los siguientes efectos:

- Aumento del tiempo de reacción en la percepción de señales, conflictos viales, obstáculos o peatones.
- Problemas en la interpretación de las situaciones, con el consiguiente aumento de la fatiga.
- Acumulación de tensión física y mental.
- Interpretación incorrecta de las indicaciones o señales de otros usuarios de la vía.
- Dificultades para adaptarse adecuadamente a condiciones de luminosidad variable (deslumbramientos, atardecer, amanecer, noche, lluvia, niebla, etc.).

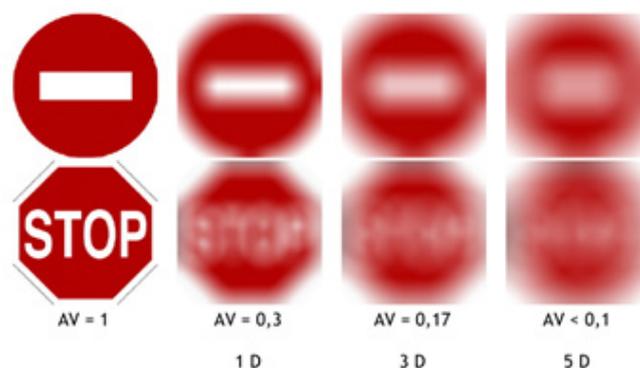
A continuación se desarrollan brevemente los tipos de percepción visual que más se utilizan durante la conducción:

a) La percepción visual

Agudeza visual, luminosidad y deslumbramiento, sensibilidad al contraste, percepción cromática, campo visual y visión periférica son diferentes aspectos de la capacidad visual que nos ayudan a percibir los elementos del entorno vial.

La **agudeza visual** es la capacidad del individuo para discriminar con nitidez los detalles. A mayor agudeza, mayor tiempo para reaccionar ante cualquier estímulo. Por ejemplo, con una visión normal (o corregida) y circulando a 100 km/h, en condiciones normales, se puede distinguir una señal de circulación a 100 metros. Con la mitad de la agudeza visual se distinguirá la señal a 50 metros, lo que puede ser origen de menor antelación, confusión con señales parecidas o pérdida de detalles en peatones, bicicletas, etc., aumentando el riesgo de accidente o la comisión de infracciones.

VISIÓN DE SEÑALES DE TRÁFICO: AGUDEZA VISUAL (AV) Y MIOPIA (D). FUENTE: REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA (RACC).



Un factor importante en la disminución de la agudeza visual, es el nivel de **luminosidad** y los **deslumbramientos**. La discriminación de estímulos que realiza el conductor/a es más complicada si hay poca luz, por lo que una iluminación correcta, tanto de las vías como de los vehículos, es necesaria para tener una buena visibilidad del entorno de tráfico. Y ante un deslumbramiento, podemos necesitar hasta 60 segundos para recuperar la visión normal. Si circulamos a 60km/h supondría conducir más de 1 km con nuestra capacidad visual alterada.

Uno de los factores que se asocia notablemente con la dificultad para la conducción, tanto diurna como nocturna, es la sensibilidad al contraste, la capacidad visual que nos permite distinguir un objeto y su fondo. Durante la conducción, existen situaciones donde los vehículos, peatones, señales, etc., aparecen poco contrastados respecto del fondo (por ejemplo, un coche gris que circula sobre una carretera gris, o un coche blanco en medio de un paisaje nevado). En estos casos, un conductor/a con una baja sensibilidad al contraste, tendrá más dificultad para distinguir los objetos entre sí, afectando negativamente a la conducción. Un ejemplo muy claro se detalla en la siguiente imagen:

COCHE BLANCO ENTRE LA NIEVE. FUENTE: EL MUNDO.

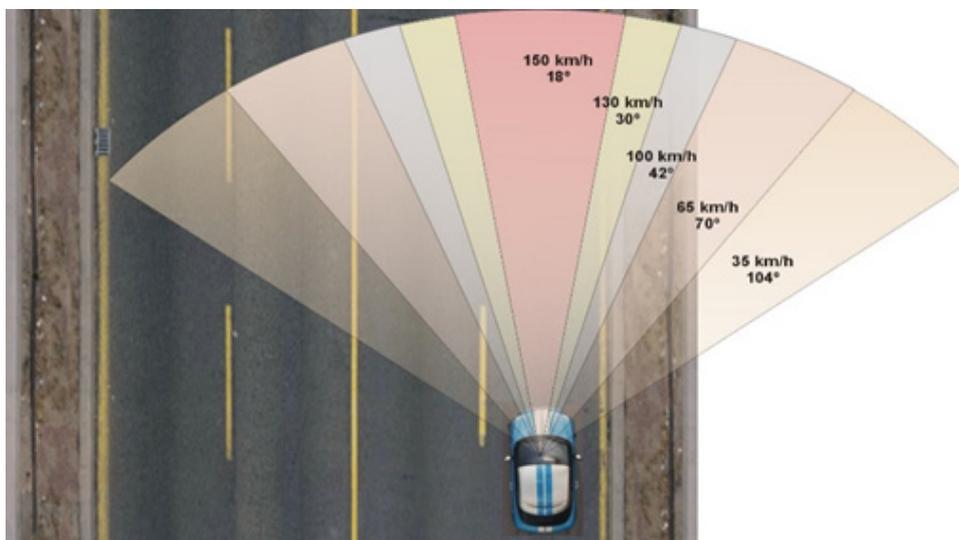


Si hablamos de la percepción del espacio, necesariamente hablaremos del **campo visual** y la **visión periférica**. El campo visual comprende el espacio que abarca la vista alrededor de un punto fijo y se mide en grados de ángulo visual. La visión periférica proporciona información sobre los estímulos que se perciben lateralmente. Esta visión es muy importante en el entorno urbano, en las intersecciones, en los adelantamientos y en los cambios de carril, donde resulta imprescindible anticiparnos al comportamiento de otros vehículos, especialmente de los de dos ruedas, y de los peatones que se encuentran en los márgenes de nuestro campo visual.



Además, es muy importante tener en cuenta que el campo visual humano, cuando estamos parados, se extiende horizontalmente con un ángulo de aproximadamente 180° y verticalmente con uno de 130° ; pero cuanto mayor es la velocidad, más se reduce el campo visual, llegando incluso a sufrir la llamada “visión túnel”. Si además, añadimos la presencia de patologías oculares, el sueño, la fatiga, el consumo de alcohol, la propia situación de desplazamiento y velocidad implican una reducción notable del campo visual útil.

CAMPO VISUAL A DIFERENTES VELOCIDADES. FUENTE: COLEGIO OFICIAL DE ÓPTICOS-OPTOMETRISTAS DE ANDALUCÍA.



VISIÓN NORMAL (A LA IZQUIERDA) Y VISIÓN TÚNEL (A LA DERECHA). FUENTE: RACC.



Según Torrents y Escofet (2011), el número de conductores/as españoles afectados de al menos una deficiencia visual es del 24,4% (más de 6.000.000 de conductores/as según el Censo de 2009). Este dato debería hacernos reflexionar sobre la importancia de realizar una buena revisión visual y poner soluciones al respecto.

b) La percepción de la velocidad y el movimiento

La percepción de la velocidad es la capacidad que poseemos para captar imágenes que se mueven con rapidez. Su umbral se define como la velocidad mínima con que un estímulo debe atravesar un espacio para que sea percibido como desplazamiento, y sus valores dependen de que exista o no un punto de referencia. Esto explica, por ejemplo, la dificultad y el riesgo que existe para estimarla velocidad a la que sea próxima un vehículo por la noche o en la niebla, cuando no hay referencias en el entorno.

En general, somos muy poco eficientes a la hora de estimar la velocidad a la que circulamos y sus variaciones. Solemos ofrecer valores menores a la realidad, es decir, infravaloramos la velocidad a la que se desplaza nuestro vehículo. En cambio, si se produce un aumento en la velocidad real, sobrestimaremos esta variación.

La visión periférica está relacionada con la percepción de la velocidad. Cuando viajamos en un vehículo, la sensación de desplazamiento es mayor cuanto más nos fijamos en los elementos más cercanos a la periferia del campo visual, ya que se mueven muy deprisa. En cambio, si los elementos están lejos, la sensación de desplazamiento es menor. La percepción de velocidad a la que nos movemos puede también verse afectada por las características del lugar. Por ejemplo, si la carretera es estrecha y está bordeada por alta vegetación, percibiremos una velocidad mayor que si la carretera es amplia y apenas hay elementos verticales que la delimiten. Es por ello que ante una carretera ancha, la velocidad media de la vía tiende a incrementarse.

Conociendo los efectos que tiene el ojo humano cuando nos movemos según las variables comentadas, es de vital importancia que los/as conductores/as consulten con frecuencia el velocímetro del vehículo para adaptarse a la vía, a las circunstancias y a la legislación.

c) La percepción del espacio

La percepción del espacio es un factor clave en el cálculo de las distancias de seguridad. Conforme aumenta la velocidad en las carreteras, el conductor/a tiene que realizar estimaciones de distancias mayores. Existen ciertos aspectos físicos que pueden afectar a la estimación correcta de las distancias (lesión en la retina, limitaciones de los órganos perceptivos), pero suele ser mucho más común un error en este cálculo a causa de la velocidad.

El incremento progresivo de la velocidad a la que se circula hace que se estime erróneamente



las distancias. Teniendo en cuenta que a mayor velocidad, necesitamos más espacio para frenar, una inadecuada estimación de la distancia con el vehículo delantero puede obligarnos a realizar en el último momento maniobras evasivas, con el consiguiente riesgo de sufrir un siniestro.

LOS PROCESOS ATENCIONALES

Ante la enorme cantidad de estimulación que en cada momento llega a los sentidos, nuestro sistema cognitivo impone una restricción de forma que sólo somos conscientes de una pequeña parte de esa información. La atención es capacidad cognitiva responsable de conseguir la máxima eficiencia de nuestros recursos de procesamiento de la información, de manera que podamos adaptarnos a un entorno complejo (Caparrós, 1999).

Existe una estrecha relación entre los procesos perceptivos y atencionales pues, en gran medida, de ambos depende la ejecución de maniobras adecuadas en la conducción. La importancia de la atención en la seguridad vial es innegable ya que todo proceso perceptivo (interpretación, previsión y la posterior toma de decisiones) requiere atención hacia los estímulos que han de ser captados.

Los problemas atencionales y las distracciones se encuentran entre las causas más importantes de accidentalidad, y constituyen un problema que se ha incrementado en los últimos años. Por ello, el estudio de la atención y las causas de las distracciones son muy importantes para explicar y comprender el origen de multitud de accidentes y la forma de evitarlos (Montoro et al., 2012).

a) La atención selectiva

En el ámbito del tráfico son muchos los estímulos que nos encontramos (luces, sonidos, semáforos, la radio, etc.), tantos que nos saturaríamos ante tal cantidad de información. El conductor/a evita esta sobrecarga dirigiendo su atención en una parte del entorno vial, gracias a la atención selectiva, que nos permite focalizar y elegir la información que interesa y desechar la irrelevante. Una conducción segura depende, en gran parte, de realizar con eficacia este proceso de selección de mensajes relevantes y con ello tomarla decisión más acertada.

Tenemos que tener en cuenta que este proceso está influenciado por las propiedades de los estímulos y las condiciones de la situación pero también por el estado psicológico del conductor/a y la experiencia en la conducción, entre otros factores. Por ejemplo, un conductor/a preocupado por sus asuntos personales centrará su atención en sus problemas y no prestará atención a otros estímulos viales importantes para su seguridad en el tráfico. En relación a la experiencia, con el

tiempo, si consideramos que un determinado tipo de señalización no es relevante para nosotros, nuestros sistemas perceptivos se detendrán muy poco en analizar estas señales.

b) La atención sostenida

Conducir un vehículo requiere mantener un nivel de alerta prolongado en el tiempo. Se debe permanecer atento/a constantemente pues en cualquier momento puede presentarse un estímulo relevante que requiera una respuesta rápida para evitar un accidente.

Tanto los distractores externos (por ejemplo, un cartel publicitario) como los internos (por ejemplo, un problema personal) pueden alterar el mantenimiento prolongado de la atención en el tráfico. Conducir un vehículo durante un tiempo prolongado dificulta mantener un nivel de alerta adecuado, pues la activación durante largos períodos de tiempo produce una fatiga elevada, así como hacerlo en situaciones que requieren una atención extra (lluvia, niebla, trayecto poco conocido).

c) La atención dividida

Cuando las condiciones del tráfico demandan atención simultánea a una gran cantidad de estímulos (señales, coches, lluvia, peatones, etc.) y se exceden las capacidades mentales de quien va a los mandos del vehículo y pueden aparecer errores en la ejecución de la conducción. Esta situación también se produce cuando las demandas de recursos atencionales proceden del propio/a conductor/a (con sus pensamientos y preocupaciones), sus acompañantes, su teléfono móvil, etc.

Uno de los factores que influye en la división de la atención es la dificultad de la tarea. En la conducción, cuánto más difícil resulta una situación (como curvas o adelantamientos), más recursos atencionales hemos de poner en ella y, por tanto, menos recursos quedan para otras tareas secundarias; en cambio, cuanto más fácil resulta una situación (las rectas), menos recursos atencionales exige y, por tanto, más recursos quedan para otras tareas (por ejemplo, mirar el móvil o abrir la guantera). Esto explica que en ocasiones nos confiemos en las situaciones más sencillas en el tráfico, asumamos mayor riesgo y suframos más accidentes. De hecho, se producen muchos más siniestros en las rectas que en las curvas.

En definitiva, en última instancia es el/a conductor/a quien debe ejercer un grado de control voluntario sobre estos procesos para evitar el accidente y tiene que reconocer que la atención es un recurso psicológico limitado del ser humano. La distracción (la no atención) al volante aparece como factor en un 30% de los accidentes con víctimas (Dirección General de Tráfico [DGT], 2015).



2.2. RESPUESTAS PSICOFISIOLÓGICAS

Uno de los principios por los que se rige la circulación de vehículos y la legislación al respecto es el de seguridad en la conducción, que implica nuestra obligación de circular en unas condiciones adecuadas y que representa nuestro derecho a que los demás nos correspondan cumpliendo con la normativa.

Ampliando brevemente, este principio de seguridad exige que nos encontremos en un adecuado estado físico y mental que garantice que nuestras aptitudes y capacidades para la conducción segura son óptimas. Sólo de esta forma podremos tomar decisiones adecuadas, desde la percepción hasta la ejecución motora. A continuación, se describen algunos de los factores que pueden influir en nuestras aptitudes como son la somnolencia y el sueño; la fatiga; las enfermedades y los fármacos; y el consumo de alcohol y otras drogas.

2.2.1. Sueño, somnolencia y conducción

El sueño es una de las funciones biológicas más importante en la vida de los seres humanos, sin él es imposible seguir vivo. En general, las personas entendemos perfectamente por qué estamos despiertos, puesto que en vigilia se hacen la mayoría de tareas vitales para la supervivencia y otras cotidianas, como comer, trabajar, conducir, reproducirse, etc.; sin embargo, no entendemos tan fácilmente por qué se tiene que dormir. De la misma forma, **la somnolencia** o tendencia a quedarse dormido es una necesidad fisiológica básica. Puede ser considerada como el hambre o la sed, que también son necesidades para la supervivencia de la persona. Este adormecimiento afecta gravemente a las capacidades para circular con seguridad.

El sueño y la somnolencia están presentes, directa o indirectamente, entre el 15 y 30% de los siniestros en nuestro país, considerándose tan grave como el alcohol o las distracciones, con la particularidad de que con estos últimos el conductor todavía podría rectificar la trayectoria ante un imprevisto o tener un cierto nivel de control, sin embargo, con el sueño, estas acciones son imposibles antes de que se produzca el accidente, lo que da lugar a siniestros de especial gravedad. Por esa razón, el Anexo IV del Reglamento General de Conductores contempla algunos de estos trastornos del sueño, de origen no respiratorio, como causa para denegar la concesión o prórroga del permiso o la licencia de conducción; también se contempla el caso de la narcolepsia o trastornos de hipersomnias diurnas relacionadas con otros trastornos mentales, enfermedad médica o inducidas por sustancias.

Algunas de las **situaciones que favorecen la aparición de la somnolencia** durante los periodos de vigilia (Montoro et al., 2012):

- **La privación o pérdida de sueño.** Dormir pocas horas produce efectos muy negativos para mantener el nivel de alerta adecuado durante la conducción; incluso de una sola noche, se puede presentar déficit en las tareas de atención, cognición, y de los tiempos de reacción, procesos básicos para desarrollar una conducción segura.
- **El sueño fragmentado.** El sueño, además de duradero, ha de ser realmente reparador. Aunque el cómputo total de horas parezcan suficientes, despertarse con frecuencia por la noche, altera sensiblemente los procesos biológicos que se producen mientras dormimos, de manera que a la mañana siguiente nos encontraremos cansados y nuestro rendimiento al volante no será el óptimo.
- **Uso de medicamentos, alcohol u otras drogas.** Un gran número de fármacos, incluso de uso habitual, favorecen la aparición del sueño y aumenta de forma considerable el riesgo durante la conducción.
- **Trastornos del sueño.** Los trastornos del sueño son alteraciones en los mecanismos del ciclo sueño-vigilia.

A continuación destacamos los principales efectos de la somnolencia en el conductor y que repercuten gravemente en la conducción (Montoro et al., 2012):

- **Incremento del tiempo de reacción.** La somnolencia aumenta sensiblemente el tiempo que tardamos en reaccionar ante los estímulos en el tráfico.
- **Reducción de la vigilancia y mayor posibilidad de distracciones.** La somnolencia, al disminuir la vigilancia y la concentración, aumenta las respuestas demoradas del conductor y hace que aparezcan con más facilidad y frecuencia las distracciones.
- **Déficits en el procesamiento de la información.** La somnolencia hace que procesar e integrar la información que recogemos del ambiente nos lleve más tiempo. Alteraciones motrices. Bajo los efectos de la somnolencia se observa una relajación excesiva de los músculos, lo que conlleva a una mayor lentitud y una menor precisión en las respuestas motoras.
- **Aparición de microsueños.** Son periodos breves de pérdida de conciencia de unos segundos de duración, en los que el conductor se queda ligeramente dormido.
- **Alteraciones en las funciones sensoriales y en la percepción.** Se produce una subida de los umbrales sensoriales disminuyendo en el conductor la capacidad receptiva, por lo necesitará



estímulos más altos de lo normal para poder ser captados.

- **Cambios en el comportamiento.** La somnolencia al volante puede dar lugar a tensiones, nerviosismo y agresividad.

Como consecuencia, las personas cuando conducen deben de reconocer los signos de la somnolencia y buscar soluciones antes de que sea tarde. Ni el entrenamiento, ni la experiencia, ni la motivación, ni el nivel de habilidad, ni el esfuerzo, pueden reducir eficazmente la necesidad de dormir. Existe una base biológica desconocida y lo único que probablemente se conseguirá al continuar conduciendo con somnolencia, como “avisador” del sueño, será potenciar la aparición y la intensidad de todas las alteraciones que dicha somnolencia es capaz de producir sobre nuestro organismo, incrementándose de manera progresiva el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.

2.2.2. *Fatiga y conducción*

Debemos diferenciar la somnolencia de la fatiga o el cansancio. La fatiga es un estado de ausencia sostenida de energía, acoplada a una falta de motivación y estímulo, pero sin los criterios conductuales de la somnolencia, como la sensación de pesadez y caída de los párpados, el cabeceo, los bostezos, etc. Hay que distinguir entre dos tipos de fatiga:

- **La fatiga física** puede aparecer como resultado de una intensa actividad física o una mezcla de actividad física e intelectual.
- **La fatiga mental** suele estar asociada a una jornada de fuerte tensión emocional o trabajo intelectual intenso. Cualquier esfuerzo cognitivo prolongado produce fatiga mental: conducir durante periodos prolongados, por ejemplo.

Conocer **los factores que pueden potenciar la aparición de la fatiga** es importante para intentar, en la medida de lo posible evitarlos o tomar las precauciones necesarias (Montoro et al., 2012):

- **Externos o situacionales:** como la monotonía de la carretera y la carencia de estímulos exteriores, firme defectuoso, elevada densidad de tráfico y retenciones, los cambios de luces del amanecer o atardecer, la lluvia, niebla o nieve, etc.
- **Relacionados con el vehículo:** ruido excesivo del motor, deficiente diseño ergonómico de los mandos y asientos, problemas en la dirección o suspensión, defectuosa ventilación, exceso de calefacción, defectuosa iluminación, vibraciones en el vehículo, etc.
- **Relacionados con la persona que conduce:** como una atención y concentración

permanente, largos periodos de conducción, mala colocación en el asiento del vehículo, mantener constantemente una velocidad elevada, existencia de alteraciones físicas o psicológicas, conducir con hambre o sueño, tomar alcohol o realizar comidas copiosas, etc.

Igualmente que con el sueño, **los efectos que la fatiga** son muy peligrosos, ya que pueden alterar las capacidades implicadas en una conducción segura. Conocer estos síntomas nos ayudará a detectarlos tempranamente y a comprender por qué está presente en un gran número de accidentes de tráfico (Montoro et al., 2012):

- **Alteraciones en las funciones sensoriales:** visión borrosa y dificultad en el campo visual para enfocar objetos, así como una reducción de la agudeza visual. Incrementa el número de parpadeos, siendo estos de mayor duración que en circunstancias normales y, en ocasiones, disminuye la distancia entre los párpados (los ojos quedan parcialmente cerrados). Con fatiga extrema pueden aparecer ilusiones ópticas (brillos, luces, sombras o deformaciones de la carretera) que pueden provocar sobresaltos, o hacer que el conductor tome decisiones erróneas durante la conducción. Por otra parte, con la fatiga, los dolores de nuca y de espalda son muy habituales y hacen incómoda la conducción, lo que suele repercutir en frecuentes y peligrosos cambios de postura. También es común que aparezcan hormigueos, picores y calambres en brazos y piernas.
- **Alteraciones en las funciones motoras:** los movimientos resultan más lentos, menos precisos y menos eficaces, incrementando las situaciones de riesgo. Además, existe una tendencia a disminuir el número de maniobras a realizar y a sentirse poco motivado/a hacia la tarea de conducir. Se producen sensaciones de hormigueo, picor y rigidez; estiramientos, bostezos, acomodados de postura o ciertos movimientos de las manos (rascarse o colocar una mano sobre la pierna, entre otros). También es frecuente la aparición de las llamadas conductas lúdicas, como cantar, silbar o ciertos movimientos rítmicos y repetitivos (por ejemplo, jugar con los dedos sobre el volante o la pierna).
- **A nivel comportamental:** se tiende a asumir mayores riesgos al volante; con frecuencia una persona fatigada al volante presenta estados de ansiedad que alteran gravemente las capacidades para una conducción segura, apareciendo en algunos casos conductas agresivas respecto a los otros usuarios de las vías públicas.

Es evidente que la fatiga ejerce un efecto muy perjudicial sobre las distintas fases que componen el procesamiento de la información del tráfico. En primer lugar, como ya hemos visto, las



funciones visuales van a verse afectadas, lo que reduce significativamente la cantidad y calidad de la información que recogemos del entorno. A esto hay que añadir las alteraciones que se producen en los mecanismos atencionales, resultando más difícil separar la información relevante de la irrelevante, atender a la vez a dos fuentes de información de interés (señales verticales y marcas viales, por ejemplo) y, especialmente, mantener nuestra atención de forma prolongada en el tiempo. Esto implica que bajo los efectos de la fatiga será mucho más fácil sufrir el efecto de las distracciones.

Asimismo, cabe destacar que la fatiga también afectará a las interpretaciones y decisiones que tomemos en función de la información del tráfico que hemos recogido. Bajo sus efectos, podemos fácilmente malinterpretar los comportamientos de los demás o las indicaciones de tráfico, lo que lleva a situaciones de alto riesgo. Además, aunque hayamos interpretado adecuadamente la situación, también son frecuentes los errores. Sin duda, el razonamiento bajo los efectos de la fatiga queda gravemente afectado, por lo que nuestras decisiones en estas circunstancias no van a ser las más adecuadas. Uno de los efectos de la fatiga que más preocupa y que es el generador de numerosos accidentes es el incremento del tiempo de reacción, lo que va a alterar tanto la toma de decisión como ejecutar la acción.

En definitiva, conocer cómo funciona la fatiga en nuestro organismo y entender que no somos “infatigables”, así como identificar estos síntomas como indicadores de la aparición de la fatiga, nos convertirá en conductores/as prudentes o acompañantes eficientes, para valorar el grado de fatiga y si las condiciones del conductor son adecuadas para continuar con el viaje.

PAUTAS PARA EVITAR LA APARICIÓN DE LA FATIGO O EL SUEÑO (MONTORO ET AL., 2012)

- Las horas más peligrosas para la conducción son entre las 3 y las 5 de la mañana y entre las 2 y las 4 de la tarde.
- Evitar los desplazamientos largos si no estamos acostumbrados a ellos.
- Interrumpir la conducción cada 2 horas o cada 200 km, con pausas de unos 20-30 minutos.
- No adoptar una postura excesivamente relajada al volante y sujetar el volante con firmeza.
- Dirigir las salidas de aire hacia el cuerpo o los brazos; nunca directamente hacia los ojos.
- No llevar una temperatura elevada en el coche, ya que puede inducirnos al sueño.
- No escuchar música relajante en momentos en los que es más probable sufrir los efectos de la somnolencia. Además, si se va acompañado, procurar mantener una conversación.

- No realizar comidas copiosas, ni tomar alcohol o leche caliente cuando se tenga que conducir. Respecto a los estimulantes (como por ejemplo, el café), los utilizaremos con precaución, ya que sus propiedades pueden enmascarar los efectos de la fatiga y el sueño, pudiéndose producir un efecto rebote.

En el caso de que aparezca la somnolencia o fatiga de forma considerable:

- Parar en un lugar adecuado y dormir durante un tiempo (unos 20-30 minutos de sueño suelen ser suficientes en la mayoría de los casos).

2.2.3. Enfermedades y conducción

Las aptitudes psicofísicas son una base fundamental de la conducción, pues permiten conocer, captar e interpretar los estímulos importantes ante los que reaccionar, decidir y ejecutar la decisión de forma adecuada. Las enfermedades, junto con los trastornos relacionados con el consumo de alcohol y resto de drogas, son el principal distorsionador de las aptitudes psicofísicas, reguladas en el Reglamento General de Conductores (Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo).

Muchos problemas de salud inciden directamente sobre nuestra capacidad de conducción, representando por sí solos un claro factor de riesgo para la seguridad en el tráfico. La propia enfermedad puede producir un estado alterado de nuestro organismo, algo que deberíamos saber para considerar si nos encontramos en las mejores condiciones para manejar un vehículo o, en todo caso, qué precauciones habría que tomar.

Son numerosas las enfermedades que pueden implicar algún riesgo para la conducción. Entre ellas algunas muy comunes como la hipertensión, la gripe, el resfriado común, las alergias, la bronquitis, la diabetes, el insomnio y los trastornos mentales. A continuación se describe brevemente el estrés como problema de salud, puesto que su incidencia en la población mundial ha aumentado en los últimos años. Naciones Unidas denominó al estrés como “la enfermedad del siglo XXI” y la OMS la define como una “epidemia mundial”. Además, se considera importante conocer esta enfermedad puesto que las situaciones de tráfico tienen unas características que las hacen especialmente favorables para que aparezca el estrés en la población conductora.

ESTRÉS

El estrés es un problema de salud muy frecuente en la sociedad actual. Aparece cuando la



persona tiene que enfrentarse a una exigencia y no sabe cómo responder ante ella de forma clara y adecuada, por lo tanto, lo percibe como una posible amenaza. Cuando se responde de forma eficaz, la situación se resuelve con éxito.

La presión del tiempo, la exigencia constante de mantener un rendimiento adecuado, la sobrecarga de trabajo, los cambios a nivel profesional o personal, las retenciones y la propia conducción son sin duda factores que contribuyen al incremento del estrés. Por lo tanto, la relación entre el estrés y la conducción de vehículos es doble. Por un lado, el estrés que sufre una persona, como consecuencia de sus circunstancias personales, influirá en la forma en la que esta conducirá su vehículo, repercutiendo directamente sobre las tasas de accidentalidad. Pero, además, el propio sistema de tráfico contiene muchos elementos generadores de estrés en el conductor/a. La consecuencia es que la conducción bajo los efectos del estrés va a ser una conducta bastante frecuente en nuestras ciudades y carreteras. Según un estudio realizado por el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, el 77% de los conductores reconoce que conduce bajo estados de estrés (Montoro et al., 2012).

Conducir bajo **los efectos del estrés** puede generar en el conductor/a comportamientos inadecuados y peligrosos. A continuación se describen algunos de ellos:

- Mayor nivel de agresividad y conductas competitivas, lo que puede dar lugar a provocaciones al resto de los conductores.
- Impaciencia e impulsividad, lo que genera una mayor tendencia a aumentar la velocidad y a cometer errores en el procesamiento de la información, además de reducir la capacidad de anticipación a los eventos del tráfico.
- Incremento de las conductas imprudentes y temerarias, acompañado de una menor percepción del riesgo y una mayor tolerancia al mismo.
- Menor respeto a las señales y normas de circulación.
- Menor tolerancia a la frustración, lo que supone que cualquier pequeña contrariedad que se dé en el entorno del tráfico puede desencadenar comportamientos desajustados en el conductor.

Cuando el estrés se está sufriendo durante mucho tiempo, la persona puede llegar a un profundo agotamiento. La calidad de vida se altera gravemente y aparecen con frecuencia problemas sociales, familiares, laborales y de salud:

- El sistema inmunitario se debilita y aumenta el riesgo de contraer enfermedades infecciosas.

- Las alteraciones en el sistema circulatorio incrementan las posibilidades de sufrir algún tipo de trastorno cardíaco, especialmente el infarto.
- Es frecuente la aparición de trastornos digestivos, por ejemplo las úlceras.
- Son habituales los dolores, especialmente los musculares y las migrañas.
- Aparecen trastornos del sueño, entre los que destacan las dificultades para conciliar el sueño.
- La fatiga aparece con mucha rapidez y es muy intensa, lo que afecta gravemente al rendimiento en cualquier tipo de tarea.
- Se producen alteraciones del estado de ánimo, irritabilidad, impulsividad, dificultades para concentrarse, olvidos frecuentes, etc.

Conducir con alguna de estas alteraciones es excesivamente peligroso, debido generalmente a que se ven **afectados muchos de los procesos cognitivos** y se tienen **respuestas psicofisiológicas** que afectan de forma grave al conductor/a:

- El proceso de toma de decisiones queda gravemente afectado y es más lento.
- Existe una gran dificultad para mantener la atención sobre los eventos del tráfico, alterándose de manera importante la capacidad de vigilancia y siendo muy frecuentes las distracciones.
- Se potencia la aparición de la fatiga: periodos de conducción no muy largos pueden representar un claro riesgo para el conductor/a.
- Los desajustes psicológicos incrementan las conductas temerarias y mayor desprecio por las normas de circulación.
- Se incrementa el consumo de alcohol, drogas y fármacos en las personas que se encuentran bajo los efectos del estrés crónico para afrontar estas situaciones o minimizar sus efectos negativos (por ejemplo, el insomnio).

Este trastorno, desajuste o enfermedad, demuestra claramente las limitaciones psicofisiológicas que tenemos las personas para enfrentarnos a las situaciones concretas a lo largo del ciclo vital. Teniendo en cuenta que el estrés está inmerso en nuestras vidas, saber gestionarlo y reconocer aquellos síntomas que nos puede afectar gravemente, son recursos útiles para prevenir problemas de salud y mejorar nuestra calidad de vida, incluida la vida dentro de las vías públicas.

2.2.4. Efectos limitadores de sustancias

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), droga es toda sustancia que introducida en un organismo vivo, es capaz de actuar sobre el Sistema Nervioso Central provocando una alteración



física y/o psicológica, la experimentación de nuevas sensaciones o la modificación de un estado psíquico. Una droga es capaz de cambiar el comportamiento de la persona y posee la capacidad de generar dependencia y tolerancia en sus consumidores/as. Por lo tanto, según esta definición, no solo la marihuana, cocaína, pasta base, éxtasis, o heroína son drogas, sino también lo son el alcohol, el tabaco, la cafeína, y algunos fármacos.

A continuación se describirán conceptos básicos de la adicción y sus fases hasta llegar a la dependencia, así como los límites de consumo. Se detecte o no posibles problemas de abuso o dependencia de sustancias en las personas participantes, es importante sacar a debate este tema, puesto que conducir bajo sus efectos, es uno de los delitos de más incidencia relacionados con la seguridad vial, además de estar implicado en gran medida en los siniestros de tráfico.

ADICCIÓN: USO, ABUSO Y DEPENDENCIA

La adicción comporta la pérdida del autocontrol y la repetición rígida a intervalos variables de la misma conducta; un deseo incontrolable que la persona no puede dejar de convertirlo en un acto y repetirlo continuamente (Cortés, Mayor y Soler, 2002). Las más frecuentes son las drogodependencias, pero también existen otras adicciones: al juego, a las compras, al sexo, al trabajo, a la televisión, incluso a las nuevas tecnologías.

El proceso adictivo tiene un principio y un final. Comienza siendo un refuerzo y vinculación positiva (social, fisiológico, etc.), incluso puede ser adaptativo (hace que la relación con los demás será fructífera). Pero a lo largo del proceso se puede terminar siendo una conducta desadaptativa, puede llegar a un desajuste o conducta desviada.

A continuación se describen brevemente los diferentes tipos de consumo y que forman parte del proceso adictivo:

- **USO:** Primer contacto, uso racional, esporádico y prudente, no aparecen consecuencias negativas y la persona controla el consumo.
- **ABUSO:** Uso continuado e inadecuado. Intoxicaciones. La persona consume para modificar su estado de ánimo, para alterar la percepción de sí mismo y del mundo que le rodea, para experimentar nuevas sensaciones. Surgen problemas de salud, sociales, psicológicos, legales, etc. La persona necesita consumir.
- **DEPENDENCIA:** Se consume de forma excesiva, perjudicial y compulsiva. Se sufren efectos secundarios: psicofisiológicos, sociales, legales. Problemas de salud y resistencia a dejar la

sustancia, no tenerla produce malestar. Si la persona abandona el consumo aparece el “síndrome de abstinencia”. Ya no controla la persona, sino la sustancia.

La adicción y el proceso adictivo no son algo estático, van cambiando, incluyen procesos dentro de ellos, procesos que se desarrollan, desde un primer contacto con la sustancia, hasta la repetición continuada. Una persona que sufre dependencia a una sustancia quiere decir que ha establecido una relación fuera de control o voluntad con ella, por eso “depende” de su consumo. Normalmente, cuando se pierde el control, la persona ve afectada su vida en uno o varios ámbitos (estudios, salud, trabajo, familia, amigos, etc.). Pero todo tiene su origen: antes de llegar a la dependencia se ha producido un uso y abuso de la sustancia en concreto, que con el tiempo empiezan a controlar a la persona, sin que se dé prácticamente cuenta, y cuando ya se está inmerso en este proceso, le impide ser libre. En ocasiones la persona no es consciente de su problema.

Es muy difícil darse cuenta de estos hechos, pero si la persona quiere comprobarlo porque sospecha de que su consumo es excesivo ¿qué podría hacer? Dejar de consumir durante unos días y estar pendiente de si sufre síntomas desagradables como los que a continuación se describen:

- **A nivel psicológico:** sensación de malestar, cambios de humor, ansiedad, etc., por la falta de sustancia; posteriormente percibe un deseo incontrolado de consumir la sustancia (Martínez y Rupérez, 2011).
- **A nivel físico:** el organismo necesita mantener los mismos niveles de sustancia en la sangre para funcionar con normalidad. Si se deja el consumo se produce el “síndrome de abstinencia”, es decir, que una vez que el organismo se ha adaptado a la presencia de una droga, la interrupción del consumo puede provocar la aparición de intensos trastornos con unos síntomas y signos, que son específicos para cada tipo de droga y pueden ir desde un simple malestar hasta poner en peligro la integridad física de la persona (Cortés, Mayor y Soler, 2002).

Un proceso relacionado con el proceso adictivo es la “**tolerancia**”. Se produce cuando el consumo una droga de forma regular; el organismo se adapta progresivamente y se habitúa a su presencia, es decir, la tolera y desarrolla mecanismos cada vez más poderosos para destruirla o eliminarla (Cortés et al., 2002). Esto quiere decir que disminuyen las respuestas a la misma cantidad de droga, o sea, que no se experimenta nada con la misma cantidad, por lo tanto se necesitarán dosis más altas para experimentar los mismos efectos. Se desarrolla en diferentes momentos del proceso adictivo, por ejemplo, el alcohol se puede estar años sin aparecer, y en los opiáceos aparecen antes.



LÍMITES DE RIESGO EN EL CONSUMO DE ALCOHOL

A continuación se describen breves referencias sobre límites de consumo de alcohol, la droga que más se consume y que más incidencia tiene en los delitos contra la seguridad vial y en los conductores fallecidos en accidente de tráfico.

En TASEVAL, se trabajó el concepto de “gramo de alcohol”, para que se distinguiera lo que se consume verdaderamente con independencia de la cantidad de líquido, es decir, los grados de alcohol de cada bebida (para hacer la equivalencia en gramos). Se considera consumo de riesgo de alcohol aquel que supera los límites del consumo moderado o prudente y que aumenta el riesgo de sufrir enfermedades, accidentes, lesiones, trastornos mentales o del comportamiento. Para medir el consumo de alcohol se utiliza la llamada Unidad de Bebida Estándar, validada en España. El consumo de riesgo se ha definido como un consumo diario superior a 40gr. de etanol al día (más de 4 UBEs en varones) y superior a 24 gr. de etanol al día (más de 2 UBEs en mujeres), equivalente a un consumo semanal superior a 21 UBEs para varones y a 14 UBEs para mujeres (Guardia, Jiménez-Arriero, Pascual, Flórez y Contel, 2007).

CONSUMO DE RIESGO (GUARDIA ET AL., 2007)			
	REGULAR	OCASIONAL	UBE (medida consumo)
HOMBRES	Más de 40 gr/día (+ de 4 UBEs)	50 gr/ocasión (+ de 5 UBEs)	1 UBE = 10 gr de alcohol 1 UBE = copa vino o cerveza
MUJERES	Más de 25 gr/día (+ de 2 UBEs)	40 gr/ocasión (+ de 4 UBEs)	2 UBEs = copa destilada (whisky, gintonic, combinados, etc.)

Hay que tener en cuenta que cualquier persona que consuma por encima de los límites del consumo prudente, tanto si se trata de un consumo regular como ocasional, puede tener consecuencias adversas. En el caso del consumo de alcohol, no sólo tendrán problemas las personas que presentan alcoholismo. Uno de los contextos donde aparecen daños a las personas y otros problemas colaterales producidos por el consumo de alcohol y otras drogas, tanto el uso, abuso o dependencia, es en el tráfico rodado. Cuando se combina el consumo con la conducción afectando a varios usuarios de la siguiente manera:

A QUIÉNES, QUÉ CIRCUNSTANCIAS Y CÓMO AFECTA LA COMBINACIÓN DEL CONSUMO DE SUSTANCIAS EN TRÁFICO RODADO

PERSONAS	CIRCUNSTANCIAS	CÓMO
Conductores BES*	Control de alcoholemia o drogas	<i>Infracciones o delitos con sus repercusiones económicas, pérdidas de vigencia del permiso de conducir, privación de libertad, etc.</i>
	Accidente	<i>Graves lesiones (traumatismos, incapacidades, dependencias, etc.) y muertes prematuras por accidentes.</i>
Ocupantes de los vehículos conducidos por personas BES*	Accidente	<i>Graves lesiones (traumatismos, incapacidades, dependencias, etc.) y muertes prematuras por accidentes.</i>
Conductores y ocupantes de vehículos o peatones, que circulaban en buenas condiciones	Accidente	<i>Graves lesiones (traumatismos, incapacidades, dependencias, etc.) y muertes prematuras por accidentes.</i>
Peatones o ciclistas BES*	Control de alcoholemia o drogas por implicación en un accidente	<i>Infracción o delito, según los hechos, por ejemplo que los ocupantes del vehículo hubieran sufridos daños y se demuestra responsabilidad del ciclista o peatón (podría haber repercusiones penales).</i>
	Accidente o atropello, provocados por el mismo peatón o ciclista de forma antirreglamentaria	<i>Graves lesiones (traumatismos, incapacidades, dependencias, etc.) y muertes prematuras por accidentes.</i>

*BES: Bajo los efectos de sustancias



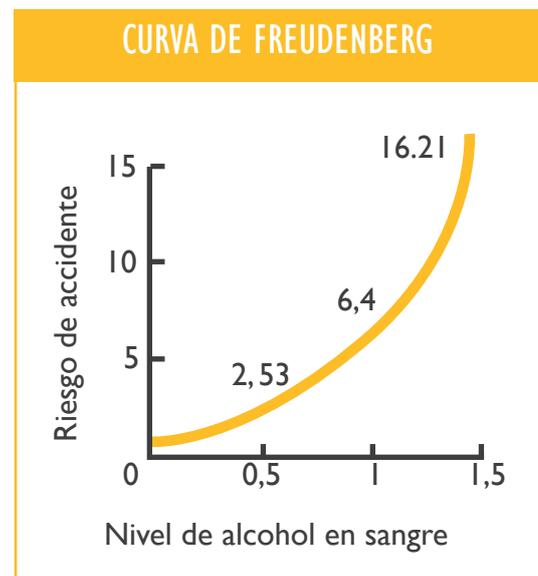
ALCOHOL Y CONDUCCIÓN

La conducción de vehículos se considera una actividad de alto riesgo para la cual se requiere una perfecta sincronización de los órganos sensoriales y motrices, la que se ve afectada por la influencia de la ingestión de alcohol. Además, a mayor concentración de alcohol en sangre existirá mayor deterioro de la capacidad para conducir y mayor probabilidad de que suceda un accidente de tráfico (Guanche, Martínez y Gutiérrez, 2007).

El consumo de alcohol produce alteraciones en la función psicomotora y sobre determinadas capacidades para conducir con seguridad entre las que se incluye un enlentecimiento de las reacciones psicomotoras, lo que determina la capacidad de reacción retardada ante estímulos sensoriales. Además, afecta la coordinación bimanual, la atención y la resistencia a la monotonía, la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia, la situación relativa del vehículo y para responder a lo inesperado. En lo que respecta a la visión afecta a la acomodación, a la capacidad para seguir objetos, el campo visual, la visión periférica, la recuperación de la visión después de la exposición al deslumbramiento.

El alcohol, así como otras drogas, es un importante factor de riesgo en la conducción de vehículos ya que afecta a muchas de las capacidades psicofisiológicas necesarias para poder ejecutar la tarea de conducir de una manera segura, es decir, sin poner nuestra vida ni la de los demás en riesgo. Por lo tanto, son grandes limitadores del ser humano. Los efectos sobre el comportamiento se sustentan en una sensación subjetiva de mayor seguridad, lo cual modifica significativamente el estilo de conducir de los conductores cuando no está bajo efecto del alcohol (Guanche et al., 2007).

En estos últimos años, son muchas las medidas legislativas que se han llevado a cabo relacionadas con el consumo de alcohol y drogas de abuso, por su incidencia en la accidentalidad. Según el Instituto de Toxicología y Ciencias Forenses (2014), casi el 40% de los conductores muertos presentaban resultados positivos en consumo de sustancias. En el 67% de los casos se detecta alcohol solo o asociado a drogas y/o psicofármacos; en el 34% se detectan drogas de abuso solas o asociadas con alcohol y/o psicofármacos; y en el 28% se detectan psicofármacos solos o asociados con alcohol y/o drogas.



El riesgo de que ocurra un accidente y su relación con las cifras de alcoholemia viene representado por la curva de Freudenberg (Comisión Clínica de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas, 2007):

Decidir controlar el consumo de estas sustancias en momentos en los que las vidas de las personas pueden estar en peligro es el objetivo principal, ya que se ha demostrado que los seres humanos, cuando consumimos alcohol u otras drogas, no controlamos los efectos que producen en nuestro organismo y en nuestra conducta.

FÁRMACOS

Como tratamiento a las enfermedades, solemos tomar diferentes tipos de fármacos que pueden conllevar una serie de efectos secundarios sobre el organismo y que los hacen especialmente desaconsejables para la conducción de vehículos. Algunos de estos efectos repercuten de manera muy directa en la alteración de las capacidades necesarias para conducir de forma segura: alteraciones de visión, de la percepción y atención, del sueño, ansiedad, reducción de la coordinación, temblores, retardo en el tiempo de reacción, etc.

La influencia del medicamento en la conducción está plasmada en el prospecto y deben llevar un pictograma en su envase para llamar la atención del consumidor para su lectura.

Un factor a tener en cuenta, es la combinación de los fármacos con alcohol, dado que se puede potenciar significativamente su efecto sobre el comportamiento y sobre las habilidades necesarias para conducir un vehículo.



Conducción: ver prospecto

En conclusión, salvo en casos extremos, no se trata de renunciar a conducir cuando se está bajo tratamiento farmacológico, sino de tener una actitud responsable, preguntando a nuestro médico o farmacéutico acerca de sus posibles efectos sobre la conducción y de las precauciones necesarias para garantizar la seguridad en la circulación. De ello va a depender nuestra seguridad y también la de los demás usuarios de las vías públicas.

2.3. CAPACIDADES MOTORAS

Las habilidades motoras forman parte del importante y complejo sistema de respuesta que poseen los/as conductores/as para llevar a cabo el manejo del vehículo.



La ejecución motora es el último paso de una larga pero rápida cadena de procesos: los procesos perceptivos y atencionales introducen los estímulos en el sistema y facilitan su interpretación y asociación para posteriormente procesarla y tomar decisiones adecuadas a las situaciones de tráfico. Con todo ello, se ejecuta una respuesta motora (por ejemplo, pisar el freno o girar el volante) lo mejor y más rápido posible para evitar un accidente. Esta capacidad es el conjunto de actividades sensomotrices y psicomotoras que utiliza el conductor/a para mantener el control sobre la trayectoria y la velocidad del vehículo. Por ejemplo, señalar un cambio de carril es una acción psicomotora compleja pues implica coordinación viso-manual, disponibilidad de reacción motora para accionar el freno si es necesario, girar la cabeza para mirar lateralmente, mirar los retrovisores, cambios en el patrón de respiración, etc.

En la motricidad influyen de forma crucial una serie de factores que pueden alterar la coordinación de movimientos y la rapidez y calidad con que se realizan. Por ejemplo, el consumo de sustancias psicoactivas (alcohol, drogas, ciertos medicamentos) o la fatiga y el sueño, que aumentan el tiempo de reacción del conductor/a, por lo que no solo tardará más en percibir la escena de tráfico, sino que sus movimientos serán más lentos e imprecisos, lo que puede llevar a errores graves en las maniobras.

Por ello, hay que tener en cuenta que si nuestras aptitudes para conducir se han visto alteradas, habrá que buscar soluciones para adaptarnos a las situaciones viales con seguridad.

2.4. BIOMECÁNICA Y LESIÓN POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

Son numerosas las muertes que se producen por accidente de tráfico, constituyendo además las lesiones por accidentes de tráfico uno de los grandes problemas de la seguridad vial. Los usuarios/as de las vías tienen que reconocer que no estamos hechos de un material indeformable y que nuestro cuerpo es muy frágil ante un impacto o mínimo golpe.

LESIÓN POR ACCIDENTE DE TRÁFICO Y TOLERANCIA HUMANA

Cuando se produce una colisión, los ocupantes del vehículo sufren una serie de impactos en cadena contra los elementos del habitáculo. Las lesiones se producen cuando una estructura del cuerpo supera su límite de resistencia por los golpes y aceleraciones a las que se somete. En todo accidente suelen distinguirse tres formas en las que un ocupante del vehículo puede resultar lesionado:

PRINCIPALES LESIONES EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO (MONTORO ET AL., 2012).

Mecanismos Directos: Incluyen las lesiones por impactos directos de las distintas partes del vehículo contra objetos como el salpicadero, el volante, el parabrisas, etc., objetos de su interior, obstáculos en la vía y el suelo (en caso de salir proyectado).

Mecanismos Indirectos: independientes de los impactos de los elementos del vehículo contra el cuerpo, están determinados por los procesos internos de aceleración y deceleración brusca originados en el accidente. Estos procesos aumentan el peso equivalente de los diferentes órganos y regiones corporales, de tal modo que al proyectarse estos contra las estructuras óseas, tienden a producir lesiones por desgarro y estallido. Por ejemplo, perforación de pulmón a causa del impacto con las costillas.

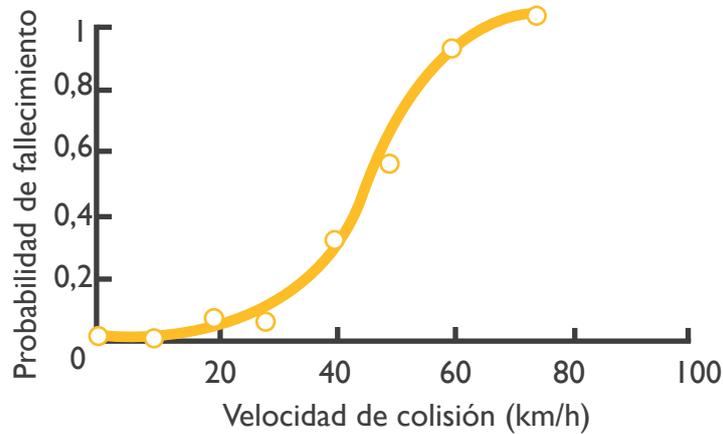
Mecanismos Mixtos: combinación entre los mecanismos lesionales directos e indirectos.

Para evitar lesiones graves en caso de accidente, la energía acumulada en el vehículo y en nuestro cuerpo tiene que ser absorbida adecuadamente por los distintos sistemas de seguridad pasiva (estructuras deformables, cinturón, airbag, etc.). Por ejemplo, ante un choque, la presión que soporta el cinturón de seguridad por el efecto de la inercia es equivalente a incrementar de 20 a 50 veces el peso de nuestro cuerpo. Para los ocupantes de los vehículos, el uso del cinturón de seguridad puede proteger hasta velocidades de 70 km/h en choque frontal y 50 km/h en choque lateral (Tingvall y Haworth, 2000).

Si nos centramos en el caso específico de los peatones, de forma general, las partes que se lesionan con más frecuencia en un atropello son la cabeza y las extremidades inferiores. Para un peatón el riesgo de morir atropellado es aproximadamente del 80% si el vehículo circula a 50km/h y del 10% si su velocidad es de 30 km/h, tal y como muestra la gráfica inferior. Cuando se excede esa velocidad, los errores que cometen los conductores/as, peatones y ciclistas suelen tener consecuencias mortales y la tolerancia a los traumatismos se verá superada (Tingvall et al., 2000). Es por ello que en algunas zonas urbanas y residenciales la velocidad se suele limitar a 30 km/h.



RIESGO DE MUERTE PARA LOS PEATONES EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD DEL IMPACTO DE UN AUTOMÓVIL (OMS, 2004).



Como vemos, son numerosas las lesiones y de diversa consideración las que se pueden producir en un accidente de tráfico. De acuerdo con la OMS (2004), si al diseñar el sistema de transporte se prestara mayor atención a la tolerancia del cuerpo humano a las lesiones, se obtendrían beneficios importantes. El diseño del sistema debería tener en cuenta la tolerancia biológica de los individuos al daño físico en caso de accidente: cuánto puede tolerar un cuerpo humano para sobrevivir (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2006).

Muchas de las normas de tráfico tienen origen en nuestras limitaciones, tanto en lo referente a nuestras capacidades psicofísicas como en nuestra tolerancia a los traumatismos. Somos seres humanos, con nuestros puntos fuertes pero también con nuestras limitaciones. Nuestro organismo no está diseñado para resistir fuerzas de cierta magnitud que se producen en un accidente a velocidades elevadas (e incluso a mínimas según las circunstancias del impacto), o para conducir bajo ciertos estados que alteran nuestra conciencia. Se trata de conocer nuestros límites, aceptarlos y tenerlos siempre presentes para conservar nuestra seguridad y la de los demás.

3. OBJETIVOS DEL MÓDULO

- Conocer la psicofisiología del ser humano en su papel como conductor/a.
- Identificar las limitaciones que como ser humano nos caracterizan en la movilidad.
- Comprender que la normativa de tráfico se redacta en función de las limitaciones los usuarios/as de las vías.

- Asimilar que las normas de tráfico velan por la seguridad de las personas.

4. SESIONES

SESIÓN 13. MIRA Y ATIENDE

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

Para la presente sesión conviene conocer el contenido teórico referido a los procesos perceptivos (principalmente, la visión) y atencionales, procesos cognitivos básicos que participan en la conducción de vehículos. Para un mejor desarrollo de la sesión, se recomienda ampliar estos breves contenidos con la información más detallada del marco teórico inicial del módulo.

La **percepción visual** es la que proporciona la información más completa para conducir. Entre un 80% y un 90% de la información que se utiliza en la toma de decisiones llega a través de este sentido. Tal es la importancia del sistema visual en la conducción que el deterioro en esta capacidad puede tener los siguientes efectos:

- Aumento del tiempo de reacción en la percepción de señales, conflictos viales, obstáculos o peatones.
- Problemas en la interpretación de las situaciones que deriva en aumento de la fatiga.
- Acumulación de tensión física y mental.
- Posible confusión en la percepción de los colores rojo y verde de la señalización luminosa.
- Interpretación incorrecta de las indicaciones o señales de otros usuarios de la vía.

Estrechamente ligado con el sistema perceptivo encontramos **los procesos atencionales**. En gran medida, de ambos dependen las decisiones del conductor y la ejecución de maniobras adecuadas. La importancia de la atención en la seguridad vial es innegable ya que todo proceso perceptivo (interpretación, previsión y la posterior toma de decisiones) requiere atención hacia los estímulos que han de ser captados. Pero todo conductor debe ser consciente de que la atención es un proceso limitado y, por lo tanto, tiene que tomar las precauciones necesarias.

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Conocer los procesos perceptivos y atencionales del ser humano y su implicación en la conducción de vehículos.
- Conocer diferentes aspectos y limitaciones de la percepción visual, así como de la capacidad



atencional del ser humano.

- Tomar conciencia de la variedad de procesos psicofisiológicos que participan en la conducción.
- Ser consciente de la importancia de mantener un estado psicofísico óptimo para minimizar riesgos al volante.

3. METODOLOGÍA

Como en módulos anteriores, se dará inicio a la sesión presentando este módulo nuevo. Se trata de conectar con los conocimientos y aprendizajes previos obtenidos en sesiones anteriores e introducir el nuevo tema de trabajo. A modo de sugerencia, se pueden utilizar las siguientes palabras:

“En la sesión anterior finalizamos el módulo sobre emociones, control de la conducta e impulsividad. Conocimos e identificamos las emociones básicas, aprendimos que es posible controlar nuestros impulsos y conocimos algunas técnicas de relajación que nos ayudarán a manejar nuestras emociones e impulsos en nuestro día a día y, en especial, en la conducción.

En esta sesión trabajaremos aspectos de nuestra psicofisiología y seguridad como seres humanos. Ya conocemos la importancia de la toma de decisiones como paso previo a la ejecución de una maniobra. Ahora iremos viendo poco a poco la importancia del resto de procesos, así como sus limitaciones, para lograr una conducción segura. Con el trabajo de este nuevo módulo conseguiremos seguir evolucionando: “conocer te hará crecer”

Para cumplir con los objetivos mencionados de la presente sesión, proponemos el siguiente conjunto de dinámicas. Con independencia de los ejercicios realizados, el/la profesional siempre procurará que queden claros todos los contenidos sobre procesos perceptivos y atencionales descritos en el marco teórico del módulo y su importancia para la seguridad vial.

Dinámica: Cierra los ojos

Se pedirá a los/as participantes que se coloquen en parejas y se dispongan a trabajar con el manual. En éste encontrarán el dibujo de un circuito. Con los ojos cerrados y la ayuda de su pareja, cada participante debe seguir con un bolígrafo el citado circuito. La pareja sólo podrá ayudar con indicaciones verbales, no está permitido guiar la mano o mover el papel. Se intercambiarán los papeles para que ambos miembros de la pareja puedan completar la dinámica.

“Cierra los ojos. Con la ayuda de tu compañero/a, coloca tu bolígrafo en el punto rojo y da una vuelta al circuito



Enumera, de mayor a menor importancia, los sentidos que crees que pueden estar involucrados en la conducción y por qué.

El/la profesional supervisa a las parejas para comprobar que la actividad se desarrolla sin problemas ni conflictos entre sus miembros. Una vez han completado la actividad, se comenta al grupo el desempeño de la dinámica, las dificultades encontradas, la ayuda aportada por su pareja, etc. A continuación se lanzarán las siguientes preguntas:

“Imaginad que en lugar de ser un dibujo en vuestro manual se tratase de una carretera real: vosotros al volante de un coche con los ojos tapados y vuestro/a compañero/a como copiloto dándoos instrucciones, ¿qué habría pasado?, ¿cómo habríais resuelto la actividad?, ¿cómo de importante es el sentido de la vista para la conducción? ¿Y el resto de sentidos? Enumera en el manual los sentidos que crees que te sirven para conducir y por qué crees que se necesitan”

A partir de aquí, se describirá al grupo los contenidos referidos a los procesos perceptivos del marco teórico del módulo. Se puede hacer llegar el mensaje pidiendo a los/as participantes que imaginen un trayecto en coche que realicen con frecuencia careciendo de cada uno de los cinco sentidos de forma individual. Se resaltarán especialmente el sentido de la vista, y las implicaciones que tiene para una conducción segura.



Dinámica: Mi vista

Se pedirá a los/as participantes que realicen (de forma individual o en pequeños grupos) los juegos visuales que encontrarán en su manual. Para poder guiar la dinámica, aquí se indicarán las soluciones.

Relacionado con la agudeza visual: granos de café.

En esta imagen ves unos granos de café. Entre ellos hay escondidas tres mariquitas y tres caras de bebé ¿eres capaz de verlas?



También se puede utilizar un poster o letrero del propio entorno del aula o elaborado a propósito. Cada participante intentará leer o distinguir los detalles. Habrá diferencias entre unos y otros, con o sin gafas.

Relacionado con la visión periférica: estrellas.

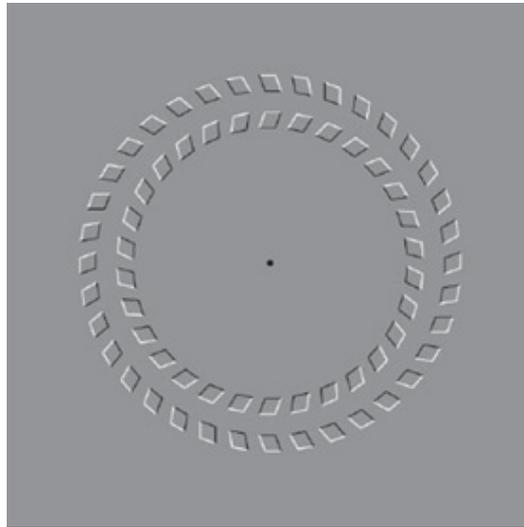
Juegos mentales: trabajando la visión periférica

<https://www.youtube.com/watch?v=lvkJBmQxB5I>

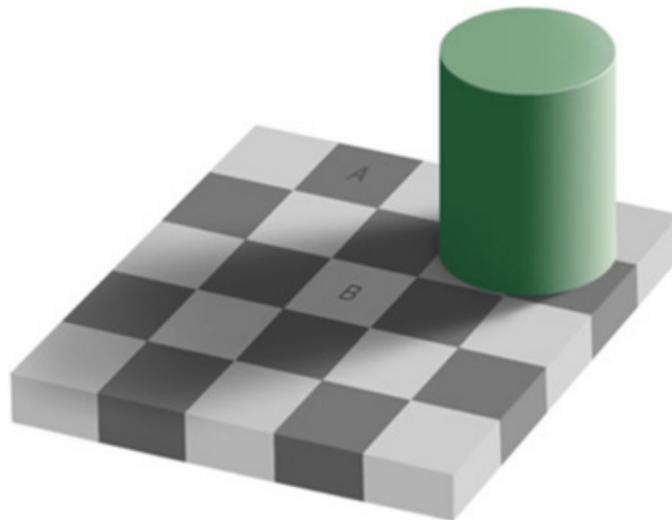
Resumen: En este vídeo se realiza un ejercicio en el que se pone a prueba el campo visual y sus peculiaridades.

Relacionado con la percepción del movimiento: círculos.

Mira fijamente al punto negro. Acerca y aleja la imagen de tus ojos sin dejar de mirar al punto, ¿qué ocurre con los círculos de alrededor?

**Relacionado con la luminosidad: cuadros blancos y grises ¿Seguro?**

¿Son los cuadros A y B del mismo color?



Nota: Sí que son iguales. Se le pide a cada participante que tape lo que rodea a los dos cuadros para comprobar que son iguales.



En esta última tarea nuestro cerebro nos trasmite una percepción que no coincide con lo que está en el tablero (en otros contextos de la realidad). Cambia nuestra percepción, porque el cerebro utiliza las sombras para tomar decisiones sobre lo que está viendo. En ocasiones, podemos equivocarnos, por ejemplo en una carretera con insuficiente iluminación o con sombras de elementos cercanos a la calzada.

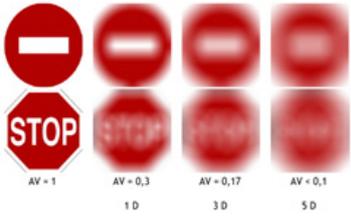
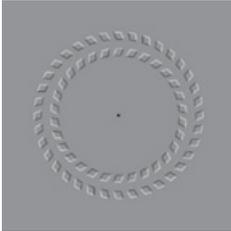
También podemos utilizar un video que lo explica de forma muy creativa:

Juegos mentales 2: ver para creer

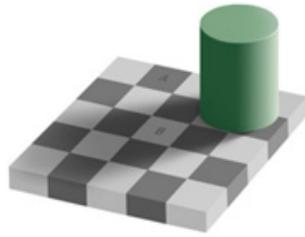
http://www.dailymotion.com/video/xlqbce_natgeo-juegos-mentales-2-ver-para-creer_tech

Resumen: describe el proceso perceptivo que utiliza el cerebro para hacernos ver la realidad distorsionada.

Tras realizar estos juegos, se comentará la “resolución” de los mismos relacionándolos con todos los conceptos de percepción visual que aparecen en el marco teórico del módulo y que dan nombre a cada juego. A su vez, el grupo observará el siguiente cuadro de imágenes en el manual:

RELACIÓN DE JUEGOS VISUALES CON LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS		
	Este es nuestro juego	Esta es la realidad
Agudeza Visual		
Visión periférica	Vídeo: Juegos mentales: trabajando la visión periférica	
Percepción de la velocidad y el movimiento		

Percepción
de la realidad
con sombras y
contrastes



Dinámica: Con toda mi atención

Opción 1: Esta dinámica pondrá al límite las capacidades atencionales de cada participante. Para comenzar, pediremos que formen grupos de 4-5 personas. Una vez hechos, pediremos a sus componentes que se numeren del 1 al 4 o del 1 al 5, dependiendo del número de participantes.

Se hará llamar, a parte del resto, a todos los “nº1” y les dará la siguiente instrucción:

“Seréis los/as protagonistas: cada uno de vuestros/as compañeros/as de grupo os irá pidiendo que hagáis diferentes cosas. Tenéis que poner todo vuestro empeño en realizarlas correctamente”

Se pide a los “nº1” que vuelvan a su sitio y hace llamar a los “nº2”:

“El “nº1” de vuestro grupo irá recibiendo diferentes instrucciones del resto de componentes. Vosotros/as le pediréis que dibuje el número 5 en un papel constantemente”

...y así para todos los/as componentes de los grupos:

Nº3: “El “nº1” de vuestro grupo irá recibiendo diferentes instrucciones del resto de componentes. Vosotros/as, le pediréis que recite las tablas de multiplicar (comienza por la del 1, sigue por la del 2...)” Si no son conocidas, pueden recitar algún tipo de refrán, poesía o canción, nombres de familiares, nombres de sus compañeros del programa, etc.

Nº4: “El “nº1” de vuestro grupo irá recibiendo diferentes instrucciones del resto de componentes. Vosotros/as, le pediréis que, entre cada uno de los números o estrofas que recite, diga una palabra que comience por a. Por ejemplo “2x1= 2; agua; 2x2= 4; árbol;...”

Nº5: “El “nº1” de vuestro grupo irá recibiendo diferentes instrucciones del resto de componentes. Vosotros/as, os situareis cerca de su oído y le susurrareis nombres de animales”

Una vez todos los/as componentes del grupo conocen su tarea, pedimos al “nº1” que se siente con un bolígrafo y un papel delante. Seguidamente pedimos a todos los “nº2” que se sitúen delante del



“nº1” y le encomienden y vigilen en cumplimiento de su tarea. El resto de componentes se mantiene a la espera y en silencio para ir entrando en juego de uno en uno. Pasados un par de minutos, pedimos a los “nº3” que se sumen y pidan al “nº1” que realice la nueva tarea, sin dejar de cumplir con la anterior, y así sucesivamente.

Así, el “nº1” debe ir cumpliendo con cada vez más tareas que le van transmitiendo sus compañeros/as. De esta forma, es probable que cuando se incorpore a la dinámica el último componente, e incluso antes, el “nº1” cometa fallos en cualquiera de las tareas que le han asignado.

Opción 2: Se pedirá a cada participante, que por turnos, escriban un mensaje en su móvil (whatsapp o sms) y a la vez canten una canción que se sepan de memoria. ¿Es posible?, ¿encuentran dificultades? Aunque son solo dos tareas, es un ejercicio muy difícil.

Finalizada la tarea, pediremos a los/as participantes que expresen sus impresiones sobre la dificultad y el desarrollo de la dinámica (cómo ha aumentado la dificultad, si han cometido fallos, cuando se ha comenzado a complicar la dinámica...). Del comentario con los/as participante deben quedar claras las siguientes conclusiones:

- Hacer la primera tarea ha sido sencillo porque teníamos toda nuestra atención disponible.
- Conforme se han añadido más tareas, el ejercicio se ha vuelto más complicado pues hemos tenido que dividir la atención entre varios elementos.
- Al final del ejercicio hemos cometido fallos, no hemos sido capaces de cumplir con las tareas al 100%. Nuestra atención estaba tan dividida que nos hemos saturado.
- Como seres humanos que somos, poseemos capacidades (la atención, en este caso) pero que tienen ciertas limitaciones. Hemos comprobado que podemos dividir nuestra atención entre varias tareas, pero llegado cierto punto hemos cometido errores.
- Pensad en los fallos que hemos cometido en este ejercicio (fallar al recitar, colar alguna letra en la escritura de los números, ser lentos en pensar palabras). Si dividimos nuestra atención cuando conducimos (por ejemplo, hablando con el teléfono móvil, buscando un objeto en la guantera, mirándonos al espejo), podemos cometer fallos, y mucho más graves y con peores consecuencias que los que hemos visto en esta dinámica.
- Conducir es una tarea muy compleja que requiere de todos nuestros recursos atencionales. Ya de por sí, la propia tarea de conducir nos exige dividir nuestra atención entre los diferentes elementos de la vía y del vehículo. Si además introducimos más elementos, nos terminaremos saturando y cometiendo errores.

- Podemos comentar el caso específico de algunas distracciones que fragmentan nuestra atención y nos impiden centrarnos al 100% en la tarea de conducir, por ejemplo teléfono móvil o preocupaciones y problemas personales.
- También podemos comentar que, si además se consumen sustancias (alcohol u otras drogas), se conduce fatigado, con falta de sueño o bajo los efectos de algunos fármacos, etc., la atención se puede ver gravemente alterada.
- Otro problema relacionado con la atención y la conducción es el uso de la tecnología y las redes sociales. Hoy en día muchos conductores no pueden resistir utilizarla durante la conducción.

Se complementarán las conclusiones con los contenidos del marco teórico del módulo referidos a la atención, haciendo hincapié en los tres tipos de atención que utilizamos para conducir.

Dinámica: Fíjate

El/la participante encontrará en el manual el siguiente texto:

“Aquí abajo tienes un espacio en blanco. Utilízalo para escribir o dibujar cómo es la calle en la que vives o alguna calle de tu ciudad por la que sueles conducir, sin olvidar cualquier detalle que podamos encontrar en ella (tiendas, árboles, carteles, bancos, señales de tráfico, etc.). Ten en cuenta que al finalizar tendrás que describirlo a tus compañeros/as”

Tras dejar unos minutos, se pide voluntarios/as que describan su dibujo o lean su redacción. Tomando alguna de las descripciones o dibujos como ejemplo, se lanza la siguiente pregunta:

“Imaginad que vais conduciendo por la zona que ha descrito vuestro/a compañero/a, y es la primera vez que pasáis por ahí, ¿os habríais fijado en x (cualquier elemento no relacionado con el tráfico, por ejemplo un buzón de correos)?

Los/as participantes pueden responder sobrevalorando sus capacidades atencionales, (comentando que se habrían podido fijar en todos los elementos presentes) o, siendo más realistas y exponiendo que habrían sido selectivos y fijado su atención sólo en aquellos elementos que son importantes a la hora de circular con el vehículo (semáforos, peatones, otros vehículos, marcas viales, etc.).

Independientemente de la dirección de los comentarios, podemos continuar con este ejercicio de dos maneras posibles:

Opción I: si el aula dispone de televisión, ordenador o proyector, se visionará un fragmento del siguiente video (online o previamente descargado) que ilustra la capacidad selectiva de su atención.



Posteriormente expondrá los contenidos del marco teórico que tratan sobre la atención.

Sentido de la vista: documental completo

https://www.youtube.com/watch?v=_fvWI_ZU-o0

(Minutos 26:13 a 29:30).

Resumen: Richard Wiseman, un investigador británico de la Universidad de Hertfordshire (Reino Unido) muestra la siguiente investigación. Propone a un grupo de participantes que se sometan a una supuesta prueba de agudeza visual: se les proyecta un vídeo en el que verán unos jugadores de baloncesto pasándose un balón y deberán contar los pases del equipo amarillo. En realidad se trata de una prueba de atención, mientras los/as participantes centran su atención en el balón, la mayoría han sido incapaces de percibir otros elementos del vídeo, concretamente un hombre disfrazado de orangután.

Opción 2: en caso de no disponer de recursos materiales para ver el vídeo, el profesional puede realizar la siguiente prueba.

“Pensad en la sesión anterior, en la última vez que nos vimos. ¿Recordáis de qué color era mi camiseta/ chaqueta/pantalón/x complemento?”

También se puede llevar al aula un objeto, dejarlo a primera hora y cuando se esté realizando esta dinámica, pedir al grupo que se dé la vuelta y esconder el objeto.

¿Os habéis fijado que había ahí hace un momento?

Lo más probable es que mayoritariamente los/as participantes no recuerden estos detalles. Será la excusa para mostrarles que nuestra atención tiene carácter selectivo: no recordamos ese detalle porque no era importante para nosotros. No necesitábamos conocer ni recordar ese detalle para seguir la sesión, por lo que nuestro sistema no le ha prestado atención. Por el mismo motivo no prestaríamos atención a ese “buzón de correos” que comentábamos a partir del ejemplo: es un elemento que no necesitamos para conducir.

Tras ello, se pasará directamente a la exposición y comentarios de los contenidos teóricos sobre la atención.

En cualquiera de las dos opciones siempre ha de quedar presente que nuestra atención es selectiva. Percibimos muchas cosas pero sólo somos conscientes de aquellas que resultan importantes

para nosotros en cada momento, en las que centramos nuestra atención. Así, cuando conducimos, estaremos muy alerta a todo lo relacionado con el tráfico (señales, vehículos, marcas viales, etc.), y dejaremos al margen los elementos que no son importantes en ese momento (escaparates, carteles publicitarios, diseño de los edificios, etc.). Sin embargo, si mientras vamos conduciendo, nuestra atención y nuestra motivación está en otro sitio (un mensaje en el teléfono, un problema personal, vamos buscando una persona por la calle), es probable que dejemos de percibir muchos elementos importantes para una circulación segura.

SESIÓN 14. CONOCE TUS LÍMITES

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

Para la presente sesión conviene conocer el contenido teórico referido a los efectos limitadores debidos al consumo de sustancias o de algunas enfermedades. Se recomienda ampliar estos breves contenidos con la información más detallada del marco teórico inicial del módulo.

Factores que afectan a la conducción segura

La conducción de vehículos requiere de ciertas capacidades y aptitudes para poder mantener una conducción segura. Existen diversos factores que pueden influir en estas aptitudes y en nuestro estado psicofisiológico. De forma breve, algunas son: la somnolencia y el sueño; la fatiga; las enfermedades y los fármacos; y el consumo de alcohol y otras drogas.

Tolerancia humana y lesión por accidente de tráfico

En el entorno del tráfico, cuando se produce una colisión, los ocupantes van sufriendo una serie de impactos en cadena contra los elementos del habitáculo; las lesiones se producen cuando una estructura del cuerpo supera su límite de resistencia por los golpes y aceleraciones a las que se somete. Además, no se deben olvidar otras lesiones internas a causa de los movimientos de aceleración y deceleración bruscos. Para evitar lesiones graves en caso de accidente, la energía acumulada en el vehículo y en nuestro cuerpo tiene que ser absorbida adecuadamente por los distintos sistemas de seguridad pasiva: estructuras deformables, cinturón, airbag, etc. Precisamente dado nuestra es muy vulnerable a los impactos, los fabricantes de vehículos llevan a cabo numerosas investigaciones para mejorar los elementos de seguridad pasiva. El diseño de los vehículos nos puede proteger hasta cierto punto, por lo tanto, tenemos que ser conscientes de que nuestro diseño como seres humanos no es perfecto, como conductores podemos tomar ciertas precauciones para minimizar riesgos.



Al igual que en el módulo IV (emociones, control de conducta e impulsividad), en esta sesión se utilizará uno de los recursos clínicos propios de la Terapia de Aceptación y Compromiso: la metáfora. En este caso, en lugar de ser representadas por los/as participantes, se presentarán de forma escrita (véase dinámica “metáfora del panadero”). Tanto ésta como las anteriores metáforas del programa, cumplen con los principales criterios que ha de tener toda metáfora para ser efectiva: contienen elementos que han partido de los/as participantes, son análogas y tienen aspectos en común con sus problemas, están relacionadas directamente con su contenido o con algo similar, etc. (Ruiz, Díaz y Villalobos, 2012).

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Tomar conciencia de la importancia de mantener en buen estado el conjunto de aptitudes psicofísicas que participan en la conducción de vehículos.
- Entender que todas y cada una de estas aptitudes son imprescindibles para una conducción segura.
- Conocer la influencia que las respuestas psicofisiológicas debidas al consumo de sustancia o enfermedades, pueden tener en el conductor.
Ser consciente de la vulnerabilidad del ser humano y de sus límites de tolerancia.
- Comprender que las normas de tráfico se establecen para salvaguardar nuestra seguridad, tanto en el rol de conductor como en el de peatón.

3. METODOLOGÍA

Dinámica: Metáfora del panadero

Con esta dinámica trabajaremos el papel de las diferentes aptitudes psicofísicas en la conducción de vehículos. Para ello, todos leerán el texto que tienen en su manual:

“Daniel, un experto panadero, se dispone a elaborar el pan del día. Tiene buenos ingredientes y de primera calidad, todos en abundancia y en perfectas condiciones. Además tiene un buen horno, de gran potencia, nuevo, con múltiples funciones y sistemas. Sin embargo Daniel tiene una dificultad: no ha dormido en toda la noche, está muy cansado, fatigado y somnoliento”.

Una vez hemos leído entre todos el texto de la metáfora, dejamos unos minutos para que cada participante respondan a las preguntas que sobre él se plantean. Para mayor aclaración, se ofrecen las respuestas más adecuadas.

1. Daniel se dispone a elaborar el pan del día. Según lo que has leído, ¿cómo será el resultado? ¿cómo será el pan?

A pesar de tener buenos ingredientes y medios, el panadero no se encuentra en buenas condiciones para hacer su trabajo, por lo que lo más probable es que no salga un buen pan.

2. Daniel no ha dormido en toda la noche, está muy cansado, fatigado y somnoliento pero tiene buenos ingredientes ¿eso le ayuda a conseguir un buen pan?

Tener buenos ingredientes es importante, pues es la materia prima para un buen resultado. Sin embargo, en el estado en el que se encuentra, posiblemente no acierte las proporciones o se olvide algún ingrediente, por lo que la calidad del pan no será muy buena.

3. Daniel no ha dormido en toda la noche, está muy cansado, fatigado y somnoliento pero cuenta con un horno de última generación ¿eso le ayuda a conseguir un buen pan?

Tener un buen horno es importante, pues en parte, la calidad del pan depende del horneado. Sin embargo, si la masa no está bien hecha, el sabor y la calidad del pan no pueden ser buenos. Además es posible que mientras espera el tiempo de cocción se duerma en un descuido y el pan se eche a perder.

4. Si Daniel estuviera descansado y en perfectas condiciones pero sus ingredientes fueran algo peores o escasos ¿el resultado sería mejor o peor?

En buenas condiciones, el panadero sabría sacar partido a unos ingredientes no tan buenos. Sabría calcular las proporciones de la masa, sabría sustituir un ingrediente faltante por otro parecido o compensar la escasez. Por lo tanto obtendría un resultado bueno.

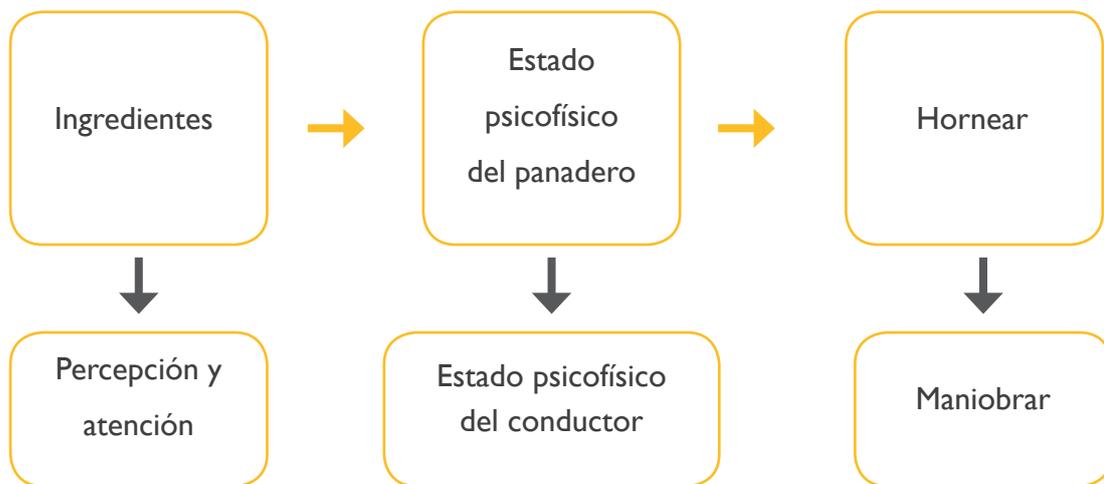
5. Si Daniel estuviera descansado y en perfectas condiciones pero su horno no fuera tan bueno, ¿el resultado sería mejor o peor?

En buenas condiciones, el panadero determinaría la potencia y calor que necesita el pan para un buen horneado, sabría sacar partido a un horno no tan bueno, quizás alargando el tiempo de cocción, cubriendo el pan, reduciendo el fuego, estando más pendiente del horno, etc. El resultado sería un pan bueno.

Una vez respondidas estas preguntas, se comentarán en grupo. Después, el/la profesional expondrá el paralelismo entre el caso del panadero y el caso de un/a conductor/a con las siguientes palabras:



“Traslada ahora el caso del panadero a un/a conductor/a. Los ingredientes son los estímulos que percibimos a través de los sentidos y la atención que les prestamos. El estado en el que se encuentra el panadero (cansado, fatigado, o también bajo los efectos del alcohol, las drogas, fármacos...): es el mismo en el que se encuentra el conductor/a. El horno son nuestras manos y nuestros pies, nuestro cuerpo, nuestra capacidad para maniobrar. Así pues, pensad en un conductor/a con buenas capacidades perceptivas y atencionales, con gran habilidad motora pero que se encuentra en ese estado”.



Vista y aclarada la metáfora, se responden el resto de preguntas en grupo, ya enfocadas a la conducción. Como en las cuestiones anteriores, el/la profesional cuenta con una guía de respuesta válida:

I. Un/a conductor/a se dispone a realizar un trayecto con su coche. Tiene su percepción y atención en perfectas condiciones, además de una gran habilidad con el volante y los pedales. Sin embargo, no ha dormido en toda la noche y se encuentra cansado, fatigado y somnoliento. Según lo comentado en el caso del panadero, ¿cómo será el desempeño de la conducción?

Al igual que el panadero, el conductor/a tiene en buenas condiciones sus sentidos y su atención (los ingredientes), pero su estado no es el idóneo para enfrentarse a la tarea de conducir, por lo que no podrá realizar una conducción segura (cocer un buen pan).

2. Su sistema perceptivo y atencional está en perfecto estado, ¿eso le ayuda a realizar una conducción segura?

Tener en condiciones óptimas nuestros órganos de los sentidos y nuestra atención es importante (ingredientes), pues nos ofrecen la información básica que necesitamos, pero aunque ello fuera perfecto, sino está en condiciones de procesar la información que recoge, la conducción no podrá ser segura.

3. El conductor/a no está en condiciones de conducir pero tiene una gran habilidad al volante, ¿eso le ayuda a tener una conducción segura?

Ser hábil en las maniobras es importante pues, en parte, el manejo del vehículo influye en la seguridad. Sin embargo, en ese estado, las maniobras no se podrán ejecutar con destreza, no serán las correctas para la situación o serán lentas, lo que sin dudas afecta a la seguridad.

4. Si el conductor/a estuviera descansado/a pero sus sentidos y su atención no fueran tan buenos, ¿tendría una conducción más o menos segura?

Si sufriera algún déficit en su percepción o atención, dentro de unos márgenes, podría compensarse esas deficiencias de diferentes formas (corregir la visión con gafas, la audición con un audímetro, farmacología para el déficit atencional...). Una vez salvadas esas dificultades, si el conductor/a se encuentra en un estado adecuado para conducir y posee una destreza motora suficiente, conseguirá una conducción más segura.

5. Si el conductor/a estuviera descansado/a pero su capacidad motora tuviera deficiencias, ¿tendría una conducción más o menos segura?

Si sufriera algún déficit en sus capacidades motrices, dentro de unos márgenes, podría compensarse esas deficiencias (por ejemplo, adaptando el vehículo con el que circula). Una vez salvadas esas dificultades, si el conductor/a cuenta con un sistema perceptivo y atencional adecuado y su estado psicofísico es bueno, conseguirá una conducción segura.

Tras responder las preguntas, se puede plantear el mismo caso cambiando el estado de somnolencia y fatiga por la conducción bajo los efectos del alcohol, drogas, fármacos o enfermedades. Por ejemplo, con los efectos que produce el estrés en las personas, la conducción, al ser una tarea prácticamente cotidiana e individual donde el conductor/a se percibe protegido y “en su terreno”, todavía está más predispuesto a desarrollar conductas de las que se describen en el marco teórico.



El/la profesional debe exponer los contenidos teóricos tratados en la dinámica, los cuales se localizan en el marco teórico del módulo. Se puede orientar el discurso con diferentes preguntas:

- ¿Alguna vez habéis tenido un percance por sufrir somnolencia o microsueños?
- ¿Tenéis o habéis tenido algún problema de sueño? (privación, alteraciones, fragmentación de sueño, etc.).
- ¿Qué signos creéis que pueden ayudarnos a detectar la somnolencia, el cansancio o el sueño?
- ¿Qué deberíamos hacer cuando nos damos cuenta de que estamos sufriendo los efectos de la fatiga, sueño o somnolencia?

Como una posible opción, el/la profesional puede introducir en la metáfora la problemática del estrés, para tratarlo posteriormente en este debate, por ejemplo:

“El panadero Daniel está pasando por una época complicada, peligra su puesto de trabajo, tiene problemas familiares y económicos, por lo que está sometido a un fuerte nivel de estrés...”

- ¿Estás pasando por una situación similar? ¿era éste tu caso cuando cometiste el delito o delitos?
- ¿Cómo influye a tu forma de conducir? ¿Los problemas personales te hacen conducir de forma diferente?
- ¿Cómo conduces cuando estás estresado?
- ¿Te estresa conducir?

Dinámica: ¿Quién controla a quién?

Al margen de que en la entrevista individual se haya obtenido información sobre el consumo de sustancias de cada participante, si se cree oportuno, esta dinámica puede ser útil para que cada asistente realice una reflexión personal y grupal sobre:

- Su patrón de consumo; en la actualidad o hace años; alguna persona conocida de su entorno, etc.
- Si cree que él o ella controla su consumo o, por el contrario, la sustancia es la que controla (tanto si el consumo es esporádico como si es habitual);
- Cuál podría ser el origen de su consumo, etc.

Para ello, se les explicará el proceso de adquisición de una dependencia con ayuda del esquema siguiente, sencillo y creativo, que podrán visualizar en su manual. Se les motivará a que realicen estas tareas puesto que pueden obtener información sobre ellos mismos, de forma confidencial (si no

quisieran anotar sus respuestas en su manual, se les puede ofrecer una fotocopia aparte).

En el marco teórico del módulo aparece información y respuestas a algunas preguntas que se puedan plantear. Se puede acompañar con el siguiente discurso:

“Esta información es muy útil para conocer en qué momento de este proceso de dependencia se pueden encontrar personas de nuestro entorno, familiares, amigos, compañeros de trabajo o nosotros mismos”

PROCESO DE ADQUISICIÓN: UN CONTINUO

INICIO

MANTENIMIENTO



USO

Primer contacto
Uso racional, esporádico y prudente
No aparecen consecuencias negativas
La persona controla

“YO MANDO”

ABUSO

Uso continuado e inadecuado. Intoxicaciones
Para modificar estado de ánimo, alterar la percepción de sí mismo y el mundo, experimentación de nuevas sensaciones
Surgen problemas de salud, sociales, psicológicos, legales

“YA LO NECESITO”



DEPENDENCIA

Utilización excesiva, perjudicial y compulsiva
Efectos secundarios: psicofisiológicos, sociales, legales. Problemas de salud
Resistencia a dejar la sustancia, no tenerla produce malestar.
Si se abandona consumo aparece el “síndrome de abstinencia”: síntomas físicos y psicológicos muy desagradables y muy difíciles de superar sin ayuda.

“MANDA LA SUSTANCIA, YO NO”



Emoticonos de Matt Jones



PREGUNTAS QUE PUEDEN SURGIR:

¿El que se inicie un proceso adictivo, quiere decir que se llegara hasta el final? no, se puede romper al inicio del proceso porque TODAVÍA CONTROLA la persona.

Una persona dependiente ¿Puede dejarlo por ella misma? Sí, pero en este caso estaría desintoxicado, no rehabilitado (podría aparecer en cualquier momento el impulso psicológico de consumo: sensaciones de satisfacción).

Si una persona ha dejado el consumo por mucho tiempo ¿Se puede volver a enganchar fácilmente o volvería a comenzar el proceso? El proceso adictivo no es cíclico, es lineal, es decir: lo que se ha aprendido ya se tiene adquirido, si volvemos otra vez a consumir, nos podremos vincular mucho más rápido a la sustancia.

A continuación se les pide que rodeen con un círculo el emoticono que pudiera estar relacionado con él/ella o con alguna persona que conozca, según el momento de consumo. Hay que tener en cuenta que no todos los/as participantes estarán cumpliendo por alcohol o consumo de drogas. Pero quizás, en algún periodo en su vida sí que se han encontrado en algún momento del proceso adictivo.

Es necesario dejar claro, que en cualquier situación de las comentadas, en combinación con la conducción de vehículos, resulta perjudicial en todos los sentidos. Proponer en este momento, sin ofrecer información previa de las casillas interiores o respuestas, el esquema: **“A quiénes, qué circunstancias y cómo afecta la combinación del consumo de sustancias en tráfico rodado”**(marco teórico en el apartado *“Efectos limitadores de las sustancias”*), lanzando preguntas al grupo. Es una forma de dejar claro que el consumo de alcohol en la conducción de vehículos afecta a un gran número de personas.

Si el grupo está interesado por saber más, se puede completar esta actividad cumplimentando el siguiente esquema de consumo de alcohol con ayuda.

MI CONSUMO ES:			
	Al día	Total una semana	Consumo de riesgo
Copas cerveza o vino	Nº=	Nº=	Más de 21 copas a la semana en hombres
Copas de whisky, gintonic, combinados, etc	Nº=	Nº=	Más de 21 copas a la semana en hombres
TOTAL	Nº=	Nº=	MI CONSUMO ES.....

También se puede plantear un ejercicio de reflexión para ellos o para que lo puedan trasladar a personas de su entorno. Se trabajará con las siguientes preguntas (con todas o algunas), que pueden ser contestadas o no, según el clima de motivación; o por personas que sí que quieran compartir sus casos. Estas preguntas no estarán en el manual del/la participante, se harán al grupo e irán contestando a medida que se vayan pronunciando:

1) ¿Qué función juega en vuestra vida el alcohol, o tabaco, o el hachís, etc.? Algunas opciones:

- Me ayuda a superar situaciones difíciles en tu vida.
- Me ayuda a enfrentarme a emociones dolorosas y tensiones de la vida cotidiana.
- Gestiono mejor el estrés o la infelicidad.
- Me ayuda a vencer la ansiedad, la ira, la vergüenza, la culpabilidad, dolores o sensaciones incómodas.
- Me muevo mejor dentro de mi entorno y mi gente.
- Consumo porque mi gente lo hace.

2) ¿Creéis que es una función simple la que hace esa sustancia en vuestra vida y que podríais abandonar el consumo cuando queráis?

3) Pensáis alguna vez:

- “Sería bueno para mí dejar de consumir alcohol, hachís, etc., por estas razones... ¿Cuáles?”
- “Yo puedo resolver los problemas sin ayuda del alcohol u otras drogas”. “No hay razón para creer que no soy capaz de tolerar esa dificultad o problema sin consumir nada”.



- 4) ¿Os gustaría saber brevemente qué síntomas tiene una persona que padece una dependencia y no lo parezca?
- 5) ¿Os gustaría saber qué tipo de síntomas puede aparecer en una persona que está en fase de dependencia? (criterios DMS-V).
- 6) En caso de que una persona sufra una dependencia alcohólica o de otra droga ¿Qué pasos tiene que dar para solucionar el problema?

El/la profesional tendrá la información preparada para poder resolver estas cuestiones, en caso de algún/a participante muestre interés o solicite ayuda (DSM V, criterios y características del abuso y dependencia; dónde deben dirigirse en caso de necesitar ayuda, etc.).

Dinámica: Bajo las normas

Con esta dinámica se trabajará la lesividad y tolerancia humana en el accidente de tráfico y su importancia en la redacción de la normativa y legislación de tráfico.

Antes de entrar en materia de seguridad vial, trabajaremos estos aspectos en referencia a otro contexto, por ejemplo el propio grupo y sus normas. El/la profesional puede introducir la tarea con las siguientes palabras:

“Si hacéis memoria, en las primeras sesiones establecimos unas normas en este grupo. Vamos a recordarlas entre todos/as”

Las normas básicas que el programa proponía aparecen en la siguiente tabla. El grupo enumerará aquellas que se fijaron en la dinámica “el juego de las normas” del primer módulo.

NORMAS BÁSICAS DE FUNCIONAMIENTO

No agresiones e insultos.

Confidencialidad entre los miembros del grupo y el terapeuta.

Obligación de asistencia y puntualidad.

Respeto a las diferentes opiniones.

Duración de sesiones, descansos.

Escucha activa

Pedir turno de palabra

El siguiente paso será elaborar entre todos/as una justificación para cada una de ellas.

“Ahora vamos a analizarlas una a una: ¿por qué fijamos aquellas normas? ¿En qué nos ayudan? ¿Qué pasaría si no las tuviéramos?”

NORMAS BÁSICAS DE FUNCIONAMIENTO Y SU JUSTIFICACIÓN	
Normas básicas de funcionamiento	Justificación
No agresiones e insultos	<i>Somos un grupo que va a compartir tiempo y espacio durante este programa. Para que las sesiones se desarrollen con normalidad, se completen los objetivos y trabajemos los contenidos entre todos/as, será necesario mantener la armonía y respeto entre los miembros del grupo.</i>
Confidencialidad entre los miembros del grupo y el terapeuta.	<i>En las diferentes dinámicas se han trabajado problemas personales, familiares, etc. de todos los/las participantes. Hemos creado un clima de confianza que nos ha permitido expresarnos con libertad, aspecto necesario para la eficacia de cualquier programa terapéutico. Rompiendo la confidencialidad terminamos con esta relación de confianza y se resiente la efectividad de este programa.</i>
Obligación de asistencia y puntualidad.	<i>La asistencia al programa es obligatoria, así se nos ha establecido y evitaremos consecuencias negativas si lo cumplimos. Por respeto al resto de personas (tanto si se es el/la profesional como un/una participante), hemos de respetar el horario establecido.</i>
Respeto a las diferentes opiniones.	<i>En este programa trabajamos mucho en grupo, debatimos y comentamos lo que vamos trabajando. Cada uno/a puede tener su opinión y es libre de expresarla, siempre y cuando no se ofenda a nadie, así como de tomar las de los/las demás con respeto.</i>
Duración de sesiones, descansos.	<i>Aprovechamos el tiempo de la sesión al máximo, pero somos personas y necesitamos descansar y recuperarnos para volver a trabajar en buenas condiciones.</i>



Escucha activa	<i>Trabajamos muchas de veces de forma oral. Si no prestamos atención a los comentarios de el/la profesional y las aportaciones de los/las compañeros, no alcanzaremos los objetivos.</i>
Pedir turno de palabra	<i>Somos un grupo numeroso de personas, si hablamos todos a la vez no nos entenderemos.</i>

Tras trabajarlas normas del grupo, se traslada el debate al campo de la seguridad vial.

“Ahora piensa en las normas de tráfico, ¿por qué las necesitamos? ¿Podríamos conducir sin ellas? ¿Qué consecuencias tendría?”

“Hemos visto que todas nuestras normas tienen su por qué. Hablemos ahora del tráfico, ¿qué pensáis, por ejemplo, de los límites de velocidad? ¿Por qué se nos limita la velocidad a un valor máximo en carretera y en ciudad?”

Dejaremos fluir el debate y enlazaremos el tema de la velocidad con otras normas de tráfico, por ejemplo las tasas de alcoholemia, revisiones médicas o de la ITV o uso de sistemas de retención. Lo importante es que el/la profesional cierre el debate con los contenidos referidos a lesividad y tolerancia, incluidos en el marco teórico de la sesión y/o módulo, dejando siempre patente las siguientes conclusiones:

1. Las normas de tráfico no son arbitrarias, no se redactan de forma aleatoria y sin ninguna justificación.
2. Tras una norma hay gran cantidad de investigaciones científicas que sustentan dicha norma (por ejemplo, investigaciones que confirman la mayor posibilidad de muerte sin el uso del cinturón o de muerte por atropello al exceder cierta velocidad, tiempos de conducción y descanso, conducción bajo los efectos del alcohol...).
3. Somos seres humanos, de carne y hueso y, por lo tanto tenemos limitaciones. Las normas de tráfico marcan los límites de nuestra seguridad.

FIN DE MÓDULO

Al ser la última sesión de trabajo del módulo, es recomendable que en los últimos minutos de esta sesión el/la profesional repase los objetivos generales del módulo para resolver las posibles dudas o problemas que nos impidan alcanzar los objetivos trabajados en cada una de las sesiones.

Concluiremos la sesión y el módulo haciendo referencia al título del mismo con la metáfora del árbol: A través de este módulo hemos “conocido nuestras limitaciones, y por fuera, lo que nos ayudará a crecer” a través de (objetivos del módulo) hemos trabajado..., y hemos conseguido...

Una vez finalizadas estas conclusiones presentaremos de manera breve el siguiente módulo, con la metáfora del árbol y los principales objetivos y retos: “en el siguiente módulo trabajaremos... y conseguiremos..., el símbolo que utilizaremos será (parte del árbol correspondiente).

Nos despediremos amablemente hasta la siguiente sesión.

5. BIBLIOGRAFÍA

- Alvarez, F., Del Rio, M. C., & Martín, F. (2000). *Alcohol y aptitud para conducir*. Valladolid: Universidad de Valladolid.
- Atkinson, R. C., y Shiffrin, R. M. (1968). Human memory: A proposed system and its control processes. *The Psychology of Learning and Motivation*, 2, 89-195.
- Buela-Casal, G. y Sierra, J. C. (1994). *Los trastornos del sueño: Evaluación, tratamiento y prevención en la infancia y la adolescencia*. Madrid: Pirámide.
- Caparrós, A. E. (1999). El comportamiento humano en conducción: factores perceptivos, cognitivos y de respuesta. Universidad de Murcia. Recuperado el 15 de diciembre de 2015 de <http://www.um.es/docencia/agustinr/pca/textos/cogniconduc.pdf>.
- Castro, C., Durán, M., y Cantón, D. (2006). La conducción vista por los psicólogos cognitivos. *Boletín de Psicología*, (87).
- Colás, M. (2013). Tema 18: Principios de biomecánica del accidente de tráfico. Biomecánica: definición, historia, principios. mecanismos lesivos. Factores que determinan la lesividad. Biomecánica de las



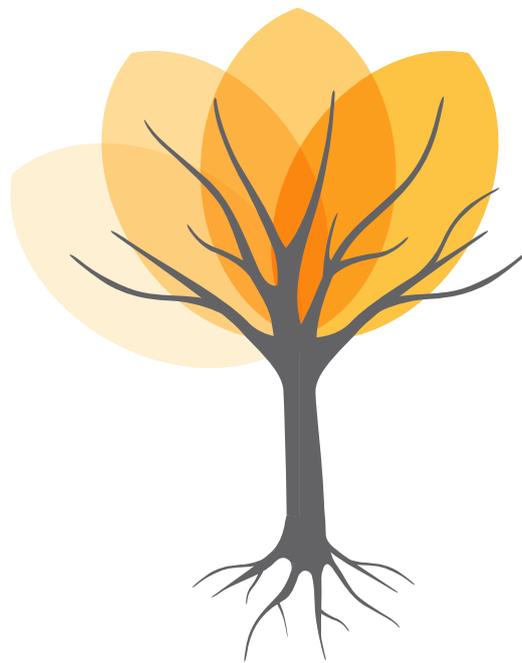
lesiones según área anatómica y tipo de accidente. Recuperado el 19 de noviembre de 2015 de https://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CCYQFjAAahUKEwjwylGx_5TJAhUE2RoKHdLnDaA&url=http%3A%2F%2Fwww.dgt.es%2FGalerias%2F1a-dgt%2Fempleo-publico%2Foposiciones%2Fdoc%2F2013%2FTEMA_18_GESTION_TECNICA_TRAFICO.doc&usq=AFQjCNGdArzL0LziSPH3AejWDYHKCcxNlg&sig2=_rXzfFe5aywUmT6ZJlrsow

- Cortés, M. T., Mayor, L., & Soler, F. C. (2002). *Psicología de l'addicció* (Vol. 52). Universitat de València.
- Delegación de Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (GPNSD) (2007). Informe sobre el alcohol. 2007.
- Dirección General de Tráfico (2015). Las principales cifras de la Siniestralidad Vial 2014, España. Recuperado el 27 de enero de 2015 de http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad_Vial_2014.pdf
- García, E. (2007). *Teoría de la mente y ciencias cognitivas*. García, Emilio, et al. *Nuevas perspectivas científicas y filosóficas sobre el ser humano*. Madrid: Universidad Pontificia de Comillas.
- Guancho Garcell, H., Martínez Quesada, C. E., & Gutiérrez García, F. (2007). Efecto del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores. *Revista Cubana de salud pública*, 33(1), 0-0.
- Guardia, J., Jiménez-Arriero, M. A., Pascual, F., Flórez, G., & Contel, M. (2007). Guía clínica para el tratamiento del alcoholismo. *Socidrogalcohol*. Valencia.
- Guía de las drogas. Información sobre drogas: efectos, riesgos, desintoxicación. Recuperado el 19 de noviembre de 2015 de <http://www.guiadrogas.com/>
- Ibáñez Gracia, T. (1979). Factores sociales de la percepción. Hacia una psicología del significado. In *Quaderns de psicologia* (Vol. 1, pp. 0071-081).
- Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (2015). Memoria víctimas mortales en accidente de tráfico, 2014.
- Mackay, G. M. (1983). Reducing car crash injuries: folklore, science and promise. *American Association for Automotive Medicine quarterly journal*, 5(3), 27-32.
- Martínez, M., & Rupérez, M. M. (2011). *Cuando hablamos de prevención de adicciones... ¿En que estamos pensando?*(Vol. 59). Cáritas Española.
- Melgarejo, L. M.V. (1994). Sobre el concepto de percepción. *Alteridades*, 4(8), 47-53.

- Montoro, L. (2014). Máster en Tráfico y Seguridad Vial y sus Intervenciones. Módulo II: El factor humano. Valencia: Alfa Delta Digital S.L.
- Montoro, L.; Toledo, F.; Lijarcio, J.I.; Roca, J.; Lloret, M.C.; Martí-Belda, A. y Puchades, R. (2012). *Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial - Manual del Formador*. (5ª ed. Rev.) Madrid: Dirección General de Tráfico.
- Neisser, U. (1979). *Psicología cognoscitiva*. México: Trillas.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (2006). Gestión de velocidad. Recuperado el 16 de noviembre de 2015 de <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06SpeedES.pdf>
- Pérez, M. C. (2005). Un análisis cultural de los procesos perceptivos. *Anuario de psicología/The UB Journal of psychology*, 36(3), 261-280.
- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
- Ruiz, M.A.; Díaz, M.I. y Villalobos, A. (2012). *Manual de técnicas y terapias cognitivo-conductuales*. Bilbao: Desclée de Brouwer
- Soriano, C., Guillazo, G., Redolar, D., Torras, M. y Vale, A. (2007). *Fundamentos de Neurociencia*. Editorial UOC.
- Tingvall, C., y Haworth, N. (2000). Vision Zero: an ethical approach to safety and mobility. In 6th ITE *International Conference Road Safety & Traffic Enforcement: Beyond* (Vol. 1999).
- Torrents, A. y Escofet, J. (2011). El estado de la visión de los conductor/ae españoles. Recuperado el 16 de noviembre de 2015 de http://www.upc.edu/saladeprensa/al-dia/mes-noticies/2011/6-milions-de-conductor/as-a-espanya-tenen-al-menys-una-deficiencia-visual-1/estudi_complet.pdf



MÓDULO VI. HABILIDADES SOCIALES EN LA VÍA PÚBLICA



“Extiende tus ramas y relaciónate”

Sesiones 15, 16 y 17



ÍNDICE

1. Introducción	272
2. Marco Teórico	273
3. Objetivos	297
4. Sesiones:	
Sesión 15: Empatía y Asertividad	298
Sesión 16: Mi comunicación en la vía	307
Sesión 17: Si me encuentro con un conflicto	314
5. Bibliografía	318

I. INTRODUCCIÓN

El módulo VI, cuenta con tres sesiones de trabajo y se denomina “Extiende tus ramas y relaciónate”. Hasta ahora, hemos comprendido y conocido los procesos que intervienen en la conducción de vehículos y que afectan directamente al/la conductor/a, por ejemplo: qué nos motiva a realizar determinadas conductas en el tráfico aun siendo peligrosas, cómo percibimos el riesgo en la carretera, cómo tomamos las decisiones mientras conducimos, qué papel tienen nuestras emociones en nuestra conducta en el tráfico, cuáles son nuestras limitaciones como seres humanos en el entorno vial, etc.

Con este módulo se van a trabajar otros procesos no menos importantes, de especial interés en la explicación del comportamiento delictivo según Redondo y Pueyo (2007), donde se ven implicadas interacciones, pensamientos y elecciones, emociones, recompensas, rasgos, aprendizajes, socializaciones, creencias y actitudes, atribuciones, expectativas, etc. Además, según estos autores, una de las grandes proposiciones que ofrece la investigación de la delincuencia es que “se aprende” (la teoría del aprendizaje social). En la mayoría de los casos, los asistentes habrán adquirido a lo largo de su ciclo vital aprendizajes previos inadecuados. Aprender habilidades sociales y otros abordajes de tipo psicosocial, mejorará el funcionamiento cognitivo. Este puede ser un factor esencial para la rehabilitación de los usuarios/as y para prevenir la reincidencia.

La analogía del árbol que se utiliza en este módulo se representa con la imagen del árbol ya casi con todas las ramas, completando así el crecimiento personal de los asistentes.

El módulo cuenta con tres sesiones en las que se van a tratar y practicar diferentes entrenamientos en habilidades sociales que van a ayudar al grupo de participantes a relacionarse mejor en la vía pública, y mejorar algunas habilidades en sus vidas privadas.



2. MARCO TEÓRICO

El principal objetivo de cualquier sistema penal es el castigo de quienes infringen las leyes. Dichos castigos o penas, cada vez más, tienen como función disuadir a los individuos de cometer nuevos delitos. Para ello, se utilizan programas preventivos en los que se tratan diferentes factores que pueden estar interviniendo en el comportamiento delictivo, de origen social como por ejemplo un mal funcionamiento del sistema escolar, estilos parentales de crianza inefectivos, desempleo, consumo de drogas, tensiones entre grupo de iguales, hasta de carácter individual como predisposiciones agresivas, alto nivel de frustración, baja autoestima y empatía, egocentrismo, impulsividad, creencias y valores inadecuados, etc., (Redondo, Sánchez y Garrido, 2002).

Unido con lo anterior, tenemos que tener en cuenta que los seres humanos vivimos en entornos sociales y tenemos que aprender a relacionarnos de forma adecuada. Todo ello, se intenta desde la socialización en la familia hasta en la escuela; pero no siempre se consigue. Educadores y psicólogos, concluyen, según Morales (2007), que para relacionarnos bien necesitamos saber pensar, reconocer y controlar nuestros sentimientos y haber adquirido los valores morales básicos; la educación emocional y en valores, mediante desarrollo de habilidades sociales, justas y eficaces. Estos aprendizajes servirán de entrenamiento para buscar soluciones adecuadas a los problemas, favoreciendo la prevención de conflictos y potenciando las relaciones humanas. La vía pública es un lugar donde fluyen continuamente interacciones entre todos los usuarios/as que la componen y donde deben prevalecer los comportamientos cívicos y eliminar los conflictos viales.

2.1. EL TRÁFICO COMO UN ENTORNO SOCIAL Y DE INTERACCIÓN HUMANA

2.1.1. *El tráfico como contexto de convivencia social*

Una de las particularidades principales del fenómeno circulatorio es que se da en un contexto de interacción social (DGT, 2012a). La convivencia social es hecho indudable puesto que coexisten simultáneamente, en espacio y tiempo, numerosas circulaciones particulares de personas. Desde que nacemos ya somos usuarios/as de las vías públicas, por ejemplo, con unas horas de vida ya nos movemos como pequeños pasajeros dentro del vehículo para desplazarnos del hospital al domicilio. Seguimos como peatones y ciclistas, algunos hasta conducen ciclomotores o motocicletas, la mayoría conducen turismos, y otros se profesionalizan con el vehículo, transportistas, chóferes, etc.

Hoy en día conducir es una tarea cotidiana para muchas personas, que inevitablemente tienen que coger un vehículo para desplazarse; para otras, aunque no conduzcan, se desplazan con transporte público; e inexorablemente, otras, pasean o andan por las vías para ir de un lugar a otro, y cruzan trayectorias con los vehículos. Esta socialización del tráfico se caracteriza como un hecho socialmente relevante, generando cuestiones como:

- La existencia de un principio de confianza entre todos los usuarios/as de las vías públicas, siendo éste una garantía de circulación fluida y segura.
- La aceptación del peligro creado como un riesgo socialmente compartido, creando responsabilidades y obligaciones para reparar el daño individual que se produzca y el resarcimiento de los perjudicados o víctimas.
- La aparición de un fuerte sentido clasista, derivado de los distintos medios utilizados que pueden llegar a influir, a través de la presión social del grupo.
- La intervención estatal para el desarrollo de un derecho de la circulación, para conseguir la armonía entre los derechos de cada una de las personas que actúan en el fenómeno circulatorio: el derecho y la libertad de cada individuo terminan allí donde comienzan los de los demás.
- Por lo tanto es necesaria una regulación jurídica para que se haga posible y en condiciones la convivencia humana en este ámbito.

Por una parte, todas las personas entendemos que existan unas normas por el hecho de que vivimos en sociedad; no queremos tener accidentes ni ser detenidos por una infracción de tráfico. Pero por otra, no ponemos suficientes medios para evitarlo. Si pudiéramos examinar el comportamiento global de los usuarios/as, podría parecer que no están suficientemente motivados para proteger sus propias vidas, ya que parecen rechazar sistemáticamente aquellas medidas que, obviamente, están destinadas a evitar accidentes (DGT, 2012a).

2.1.2. El tráfico y el aprendizaje por observación

Tres teorías del aprendizaje han sido desarrolladas desde la psicología para explicar cómo se desarrolla el aprendizaje social en el tráfico:

- Teorías conductistas.
- Teorías cognoscitivas.
- Teoría cognoscitiva social o aprendizaje por observación.

Dentro de **las teorías conductistas** nos vamos detener en el condicionamiento operante,



principalmente estudiado por Skinner, basado en la consecuencia. Lo que nos indica que el aprendizaje obedece a varias leyes, siendo la principal la Ley del Efecto: “cualquier acto que produzca un efecto satisfactorio en una situación dada tenderá a ser repetido en situaciones similares o de las mismas características”. Este sistema es útil para la producción de habilidades sencillas y precisas, o para conocimientos muy concretos, pero no para cuando se pretende desarrollar el pensamiento (DGT, 2012b).

Si trasladamos esta idea al contexto del tráfico y recordamos cómo se toman las decisiones en él, hay que tener en cuenta que no todas las decisiones se toman a partir de la información inmediata que recibimos, sino que algunas decisiones son tomadas de antemano por el efecto de la experiencia y el aprendizaje. A medida que el conductor/a se va enfrentando repetidamente a determinadas situaciones, va automatizando en parte su respuesta ante las mismas. Este fenómeno, que en principio nos podría parecer beneficioso, es una auténtica arma de doble filo, ya que cuando lo que se automatiza son las conductas de riesgo, se está incubando la posibilidad de ocurrencia del accidente o de la comisión repetida de infracciones de tráfico o delitos contra la seguridad vial.

Lamentablemente, es muy fácil automatizar conductas peligrosas, puesto que en ocasiones, lejos de implicar consecuencias negativas a corto plazo (tales como provocar siempre un accidente o la detención por delito), suelen obtener incluso alguna “ventaja” inmediata para el conductor/a (por ejemplo, llegar antes al destino). Que este tipo de conductas, convertidas en malos hábitos, desemboquen en un accidente o en una detención por infracción es una mera cuestión de tiempo, puesto que cuanto más las repetimos, mucho más se incrementa la probabilidad de que en un momento dado coincidan con otros factores que, en conjunto, pueden desencadenar en un siniestro o en una detención. En resumen, en muchas ocasiones aprendemos esquemas de respuestas inadecuadas para la seguridad vial (Montoro, Toledo, Lijarcio, Roca, Lloret, Martí-Belda y Puchades, 2012).

Las teorías cognoscitivas consideran que el aprendizaje es un proceso interno que no puede observarse directamente, la mente humana es como un procesador de información activo e individual. La persona que aprende no registra la información como tal y como la recibe sino que la elabora en función de la experiencia y conocimientos que posee. Los procesos que subyacen a la toma de decisiones son actividades que controlan el procesamiento de la información y afectan a los procesos de aprendizaje (como se ha visto en otros módulos). Por ejemplo, cómo percibimos una situación vial, cómo la interpretamos, y según nuestras experiencias anteriores, aprendizajes, etc., qué decisiones tomamos para enfrentarnos a dicha situación.

Y por último, para explicar la necesidad de aprender habilidades sociales que los conductores/as podrían desarrollar en el tráfico, es **la teoría cognoscitiva social o aprendizaje por observación** de Albert Bandura. En este caso se argumenta que el aprendizaje se produce por observación e imitación de otras personas, ampliándose la idea conductista del aprendizaje para incluir situaciones internas u observables (intenciones, pensamientos) (DGT, 2012b). En sus investigaciones, Bandura demostró que después de observar unos niños un modelo agresivo (una película con personajes violentos), los niños se volvían más agresivos de lo que eran antes; a diferencia de cuando veían un modelo no agresivo o no veían modelo alguno. El autor defendió que “la mera observación de un modelo que exhibe un comportamiento es suficiente para que el observador pueda aprender ese comportamiento”. En el tráfico este tipo de aprendizaje se da muy a menudo.

2.1.3. Enseñanza de la circulación de vehículos y peatones

La habilidad de conducir vehículos se aprende. No se nace sabiendo conducir. Desde edades tempranas tenemos unas capacidades básicas perceptivas, atencionales y motoras, pero que no son suficientes por sí solas para manejar un vehículo de cualquier tipo. Se necesitan adquirir habilidades motoras, cognitivas y actitudinales directamente relacionadas con la conducción, aparte de los conocimientos técnicos necesarios.

En la enseñanza de la conducción de vehículos existen tres tipos de aprendizajes:

- **El aprendizaje formal** que se da básicamente en los centros de formación de conductores/as;
- **El aprendizaje no formal:** como complementación de la escuela, de carácter estructurado (en objetivos, metodología, duración, etc.) con un objetivo educativo dirigido a la asimilación de conocimientos, formación en actitudes e incluso adquisiciones de capacidades psicomotrices, que atiende a cometidos de formación cívica, social, ambiental, ecológica, etc., por ejemplo los programas de Educación Vial, como peatones, pasajeros/as o conductores/as de bicicletas;
- **Los aprendizajes informales** que son aprendidos al observar el comportamiento de los demás antes de ser conductores/as (por ejemplo, observando de pequeños a nuestro padre desde el asiento trasero) y todo lo que aprendemos de nuestra propia experiencia real con el tráfico.

2.1.4. Aprendizaje social de las habilidades sociales

Desde la perspectiva de la teoría del aprendizaje social, Kelly (1988 citado por Ruiz, Díaz,



Villalobos, 2012), señala que las habilidades sociales son conductas aprendidas y hay distintos mecanismos que podrán explicar su adquisición y mantenimiento, destacando:

- *Reforzamiento directo de las habilidades.* A lo largo del desarrollo del individuo las conductas sociales se ejecutan y mantienen por sus consecuencias reforzantes. Por ejemplo, en el tráfico: “si acelero, llego antes”; “si me paso este semáforo en rojo, llego a tiempo a coger en verde el resto”.
- *Experiencias de aprendizaje vicario u observacional.* En el tráfico este mecanismo es muy común como se explicó en el punto 2.1.2.
- *Retroalimentación interpersonal recibida.* En un contexto social la retroalimentación es la información por medio de la cual otra persona nos comunica su reacción ante nuestra conducta. Cuando es positiva, fortalece la conducta realizada; si es negativa la debilita. En el tráfico, por ejemplo, cuando un conductor/a experimenta una conducta peligrosa o prohibida y sus iguales le refuerzan, probablemente esa conducta se repetirá (exhibicionismo de las habilidades como conductor/a, aunque no sean seguras).
- *Desarrollo de expectativas cognitivas respecto a las situaciones interpersonales.* Son creencias o predicciones sobre la probabilidad percibida de afrontar con éxito una situación. Muchos/as conductores/as sobrevaloran sus propias habilidades, dando por hecho que cierta maniobra o comportamiento le va a ayudar a solucionar un conflicto vial.

Pero un conductor/a bien cualificado, no es sólo aquel que ha aprendido todas las habilidades necesarias para el control del vehículo y el conocimiento de la normativa, también son importantes las actitudes y valores que se generen hacia esos conocimientos formales e informales, hacia las normas de convivencia en el tráfico y hacia la conducción y la seguridad vial en general. Por otro lado, es también fundamental la influencia de la experiencia, que lleva al conductor/a a realizar una verdadera adaptación a las complejas condiciones de circulación después de acumular varios miles de kilómetros recorridos. La experiencia, a su vez, nos permite identificar situaciones de riesgo antes de que estas lleguen finalmente a producirse, y nos ayuda a anticiparnos cuando identificamos, a partir de pequeños signos, que previsiblemente otro conductor/a va a realizar una maniobra peligrosa (Montoro et al., 2012).

El problema que tienen muchos conductores/as es que no identifican, con la experiencia, las situaciones peligrosas o que generan desobediencia de la norma de tráfico. Por lo tanto este programa, además de ayudar a los asistentes a que “desaprendan” conductas incorrectas como

conductores/as y a modificar falsas creencias y formas inseguras de convivencia en el tráfico, también reeducará en habilidades sociales no aprendidas con anterioridad, olvidadas en el contexto del tráfico, o recibidas inadecuadamente. Estas habilidades son necesarias para la convivencia en las vías públicas, donde la sociedad se mueve, tanto como conductores/as, como pasajeros/as o como peatones, y donde los valores y las normas de convivencia deben de prevalecer por nuestra propia seguridad.

2.2. LOS PROCESOS ATRIBUCIONALES EN LOS CONDUCTORES/AS

Un fenómeno que aparece en muchos usuarios/as de las vías públicas y que está relacionado con la forma que se tiene de interpretar los hechos o las diversas formas de comunicación que surgen son las atribuciones. Las atribuciones son, por lo tanto, la interpretación subjetiva que hacemos, el comportamiento que esperamos y la explicación que damos a lo que hacen otros usuarios/as de las vías.

Durante la conducción tenemos que descifrar constantemente lo que otros conductores/as están haciendo y lo que se disponen a hacer, lo que constituye una compleja situación, agravada por las altas velocidades de desplazamiento y el escaso margen de tiempo disponible para tomar las decisiones correctas y realizar las maniobras adecuadas. Aunque de todos es sabido que las normas de tráfico cumplen el difícil papel de hacer predecible la conducta de los demás, son muchas las situaciones en las que algunos/as conductores/as ignoran estas reglas, haciendo especialmente ambiguo e impredecible su comportamiento.

Mientras conducimos solemos inferir muchas cuestiones que necesitamos captar en un breve lapso de tiempo y, a veces, con muy pocos elementos indicadores. Por ejemplo, qué tipo de conductor/a va delante o detrás de nosotros y, por tanto, qué comportamiento tendrá. En esa previsión juegan un papel básico las atribuciones. Ello va en función de nuestro estado emocional y también de las características que observamos en los demás. Además, como se verá más adelante, las atribuciones están relacionadas con la empatía.

2.2.1. Tipos de atribuciones

Las atribuciones se pueden clasificar de varias formas (Montoro et al., 2012):

a) *Las atribuciones disposicionales* hacen referencia a características personales del conductor/a como la edad y el sexo, pero también a lo que pensamos de ese conductor/a: incompetente, agresivo,



arrogante, impaciente, desconsiderado, etc.

b) *Las atribuciones situacionales* son las que hacemos cuando atribuimos lo que haya sucedido a características de la situación. Cuando realizamos estas atribuciones solemos reaccionar de manera más positiva que ante las personales. Por ejemplo, nos solidarizamos con más facilidad ante un vehículo detenido en medio de la vía si pensamos que ha sufrido una avería que si pensamos que el conductor/a no es lo suficientemente hábil y se le ha calado.

Las atribuciones también se pueden dividir de la siguiente manera:

c) *Por su carácter objetivo*, que serían más razonables y asociadas a la tarea.

d) *Por su carácter subjetivo*, que serían aquellas más sesgadas y egoístas. Las atribuciones subjetivas más comunes en las situaciones de tráfico son:

- Realizar explicaciones infundadas de la conducción de otros, basándose en estereotipos y prejuicios. Entraría en esta categoría el socorrido *“mujer tenías que ser”*, *“todos los jóvenes son iguales”*, entre otros muchos.
- Racionalizar siempre los errores propios, justificándose por haberlos cometido *“voy muy deprisa porque llego tarde”*.
- Culpar a los demás de ser la causa de nuestras propias frustraciones en la situación de conducción.
- Pensar que vamos solos en nuestro coche y que nadie puede vernos *“como circulaba solo, me pasé dos semáforos en rojo”*.
- Entrar en juegos fantasiosos con otros/as conductores/as *“pienso que puedo llegar a ser Fernando Alonso en esta avenida”*.

2.2.2. El autoservilismo en el tráfico

Muy relacionado con las atribuciones subjetivas se encuentra un interesante y curioso sesgo de *autoservilismo* en la forma en que se realizan atribuciones en la vía pública. Por ejemplo, cuando otros conductores/as nos cierran el paso al cambiar de carril nos sentimos coléricos al realizar una atribución disposicional: *“Ese tío no tiene ni idea de conducir”*. Pero cuando somos nosotros los que cerramos el paso a alguien realizamos una atribución situacional: *“Lo he hecho porque hoy tengo prisa”*.

La atribución *autoservilista* suele servir también, frecuentemente, para hacer responsables a los demás de los fallos o accidentes en los que nos encontramos implicados. Esto se suele producir sobre todo si en la situación están involucrados personas, vehículos o algunos de los elementos hacia

los que existan determinados prejuicios que sirvan para propiciarnos un mecanismo de exculpación de nuestra propia responsabilidad. Así un elevado porcentaje de conductores/as considera que las causas de los accidentes se deben a fallos ajenos a ellos o que los demás son los realmente peligrosos. También se ha observado que la mayoría de los que manejan vehículos se evalúan a sí mismos como mejores conductores/as que la media y se perciben como más seguros que el promedio de los usuarios/as (Montoro et al., 2012).

2.2.3. Los estereotipos en el tráfico

Respecto a los estereotipos, está demostrado que son una importante fuente de atribuciones subjetivas. Sin embargo, a la base de la mayoría de estos estereotipos se encuentra un juicio incorrecto. Generalmente, los estereotipos se mantienen por un sesgo en la selección de la información, ya que nos fijamos principalmente en los ejemplos que apoyan nuestros prejuicios e ignoramos los casos que los contradicen. Por ejemplo, un motorista puede mostrarse irritado porque un coche circula lentamente por su carril. Cuando adelanta al coche y ve a una conductora, piensa con desdén: “*Mujer tenía que ser*”, “*sabía que era un viejo, no deberían conducir*”. Cada vez que ese sujeto se encuentre con una conductora o un mayor que circula a menor velocidad que él repetirá ese esquema automática e inconscientemente. Sin embargo, las conductoras o las personas mayores que circulan más velozmente no son advertidas, porque para éste conductor no forman parte de su esquema. Este es, generalmente, el mecanismo por el que los estereotipos en la conducción se transmiten y mantienen (Montoro et al., 2012).

2.2.4. La agresividad como respuesta atribucional

Una respuesta agresiva en un conductor/a puede estar relacionada con los procesos atribucionales, que está también íntimamente ligada a la intencionalidad que atribuyamos a los actos de los demás usuarios/as. En estos casos, la empatía puede jugar un papel muy importante para evitar las emociones negativas durante la conducción y las respuestas agresivas. Podemos encontrar las siguientes situaciones dependiendo de cada caso (Montoro et al., 2012):

- *La interpretación que el conductor/a realiza de la causa de la conducta de otro conductor/a.* Por ejemplo, una frenada brusca, no producirá una reacción hostil si se interpreta como justificada. Sin embargo, la misma frenada percibida como realizada de manera poco hábil o caprichosa es probable que despierte reacciones agresivas en quienes circulan detrás de él.
- *La conducta del otro conductor/a tras la realización de su acción.* Si tras la ejecución de una maniobra



incorrecta (por ejemplo, iniciar el adelantamiento cuando ya lo ha comenzado un tercero) existe algún tipo de disculpa, hay una atribución más positiva y es menos probable que aparezcan reacciones agresivas en los demás. Si por el contrario hay una actitud indiferente o se realizan gestos hostiles, la respuesta tiene más posibilidades de ser violenta.

- *La magnitud de la molestia o daño ocasionado.* Suele existir una relación directa entre el daño recibido, o que se piensa que se podía haber recibido, y la intensidad de la respuesta agresiva. Obviamente, no se produce la misma reacción por tener que salirse de la calzada para evitar una colisión que por sólo tener que frenar suavemente.
- *El grado de relación, conocimiento e identificación con el otro conductor/a.* Por ejemplo, una misma maniobra realizada por un amigo o por un desconocido no producirá los mismos efectos ya que es percibida de distinta manera.
- *Las características del vehículo del otro conductor/a.* Las respuestas agresivas variarán también en función de una serie de rasgos sobre los que planean importantes prejuicios y atribuciones, tales como la marca, el modelo y la antigüedad del mismo, accesorios ostentosos o extravagantes, etc.
- *Las características de la situación.* Por ejemplo, la presencia o no de acompañantes dentro de nuestro vehículo o en el de los demás, el nivel de relación o parentesco de los mismos con el conductor/a, el tráfico denso, las retenciones, etc.
- *El estado psicofísico del conductor/a que recibe la presión de otro conductor/a.* El estado psicofísico (ansiedad, estrés, relajación, fatiga, prisa, cansancio, etc.) también modulará los juicios que vamos a tener respecto de los comportamientos del resto de usuarios/as de las vías y, por lo tanto, la magnitud de la respuesta agresiva.

Si nos paramos a pensar, recordaremos experiencias de este tipo cuando nos movemos por las vías públicas. Es importante dar un sentido adecuado a estas atribuciones y no generar sentimientos y razonamientos que deriven en que nuestra conducción, durante un mínimo de tiempo, se realice de forma agresiva, nerviosa e impulsiva. Los verdaderamente perjudicados seríamos nosotros mismos.

En muchas ocasiones, habría que practicar la empatía para poder entender muchos de los comportamientos de los demás y romper los estereotipos aprendidos para no realizar atribuciones inútiles e innecesarias en un contexto social, donde inevitablemente nos movemos todos los días y donde el peligro siempre está presente.

2.3. LAS HABILIDADES SOCIALES

2.3.1. Necesidad de aprender habilidades sociales

Dos conceptos nos interesa conocer: habilidades sociales y entrenamiento en habilidades sociales. Las habilidades sociales son “un conjunto de cogniciones, emociones y conductas que permiten relacionarse y convivir con otras personas de forma satisfactoria y eficaz” (Monjas, 2007). Segrin (2009 citado por Ruiz, Díaz, Villalobos, 2012) define el entrenamiento de habilidades sociales como un tratamiento cognitivo-conductual en el que se aplican un conjunto de técnicas cuyo objetivo es mejorar la calidad de las relaciones interpersonales, de comunicación y relaciones.

El instinto de supervivencia y evolución del ser humano desde su aparición ha sido un objetivo fundamental acompañado siempre de la interacción con otros. Relacionarse es una tarea cotidiana ineludible en todas las épocas de la historia de la humanidad. Sin embargo, cuando una persona no está preparada para el intercambio social se generan emociones negativas que interfieren con su bienestar. La interacción social se inicia en la familia, desde la primera infancia, favorecida por adquisiciones afectivas de gran importancia al inicio y en el desarrollo humano, para continuar con la socialización en la escuela, entre iguales, etc.

Por otra parte, la mayoría de nosotros estamos muy influenciados por el comportamiento de los demás en casi todas las cosas, aunque no de forma tan mecánica que hagamos simplemente lo que nos pidan o digan que hagamos: los procesos de influencia social son mucho más complejos (Bandura, 1986).

Sin embargo, no para todas las personas el progreso en el aprendizaje de las habilidades sociales es el mismo, en ocasiones no disponer de capacidades de competencia social puede conllevar serios problemas de comportamiento en la vida adulta. Muchos de estos problemas y conductas ineficaces se ven claros en el ámbito del tráfico ya que, como se ha comentado anteriormente, conducir es una tarea cotidiana y se arrastra a él los déficits en habilidades sociales, así como nuestras emociones y razonamientos, que llevan a numerosos/as conductores/as a comportarse de manera inadecuada, transgrediendo las normas a pesar de conocerlas y, en el peor de los casos, sufriendo un accidente.

En esta última década la educación vial se está integrando en la escuela, puesto que los niños/as de hoy, inexorablemente, son peatones y pasajeros/as y el día de mañana conductores/as. Si se quiere que sean ciudadanos/as buenos, seguros, responsables y respetuosos, hoy y en un



futuro, hay que comenzar a prepararlos desde la infancia, creando hábitos y actitudes de respeto hacia las normas, con un espíritu de convivencia y solidaridad; sin olvidar ser personas y aprender a relacionarse en todos los ámbitos de la vida, siendo el tráfico uno de los más relevantes. Con las habilidades sociales se abordan muchos procesos que le ayudarán a conseguirlo.

Pero las habilidades sociales no sólo evolucionan y se aprenden junto con el crecimiento de la persona, sino que como cualquier conducta humana, puede ser objeto de intervención para beneficio del individuo. Por lo tanto, la conducta interpersonal se aprende y puede enseñarse y modificarse, de forma directa y sistemática, con la intención de mejorar la competencia interpersonal individual (Caballo, 1993).

Por todo ello, en este módulo, se van a aprender las habilidades sociales que pueden influir en el comportamiento de los/as participantes cuando actúen como conductores/as y, a su vez, en cualquier otro entorno social.

2.3.2. Habilidades sociales desde un enfoque psicosocial

Según L'Abate y Milan (1985 citado en Ovejero, 1990) *“el entrenamiento de las habilidades sociales puede ser descrito como una forma de intervención psicológica basada en temas dispuestos de antemano o secuencias de temas diseñadas para mejorar el funcionamiento interpersonal de la población a tratar”*. Esta definición resalta la combinación entre la psicología social y la terapia de conducta. Desde la primera, admitiendo que muchos de los déficits en las habilidades comportamentales son déficits interpersonales que se manifiestan entre las personas y las relaciones en cualquier ámbito; y en cuanto a la segunda, la necesidad de entrenar a la persona, parejas, grupos de individuos, etc., a aprender nuevas habilidades que sustituyan las inadecuadas adquiridas anteriormente (Ovejero, 1990).

La ausencia o el déficit de estas habilidades pueden generar en las personas múltiples y serios problemas o desajustes psicológicos, lo que conduce a la necesidad de una intervención psicológica clínica. Según Kelly (1987 citado en Ovejero, 1990) *“el entrenamiento de las habilidades sociales tiene por objetivo ampliar el repertorio de competencias conductuales a través de una variedad de situaciones, como parte del proceso interactivo en el cual los individuos se sienten cómodos tanto consigo mismos como en su relación con los demás”*.

En el campo de la delincuencia ha habido mucha investigación al respecto y existen datos empíricos que confirman una importante correspondencia entre la deficiencia en competencia social e interpersonal y los comportamientos delictivos. Es por ello, que desde este enfoque, el

entrenamiento en habilidades sociales es un hito importante para el cambio de conducta de los/as participantes en el área del tráfico. Como nos indica Curran (1985 citado en Ovejero, 1990), *ciertos estilos y estrategias interpersonales son más adaptativos que otros estilos y estrategias para clases específicas de encuentros sociales*, y el tráfico lo es. Estos estilos adecuados pueden especificarse y enseñarse, y una vez aprendidos mejorarán la competencia en esas situaciones específicas.

A lo largo del programa los asistentes han trabajado, en diferentes sesiones, aspectos relacionados con el entrenamiento en habilidades sociales, por ejemplo el reconocimiento de emociones y el control de impulsos, la resolución de problemas, etc. En este módulo se va a trabajar otros entrenamientos.

2.3.3. Habilidades sociales para conducir

Una buena definición es la que nos aporta Caballo (1986) considerando la conducta socialmente habilidosa como “...conjunto de conductas emitidas por un individuo en un contexto interpersonal que expresa los sentimientos, actitudes, deseos, opiniones o derechos de ese individuo de un modo adecuado a la situación inmediata, respetando esas conductas en los demás, y que generalmente resuelve los problemas inmediatos de la situación mientras minimiza la probabilidad de futuros problemas”. Lo que está claro es que en la vía pública no podemos experimentar muchas habilidades sociales porque las situaciones viales, no se pueden detener en el tiempo, ni tampoco podemos relacionarnos con el otro manteniendo una conversación, escucha activa, aportando una opinión, etc., como sí que lo podríamos hacer en otros contextos sociales. Pero sí que existe una interacción social con otros/as usuarios/as, y practicar algunas competencias nos podría ayudar a minimizar la probabilidad de futuros problemas, como apunta Caballo en la definición anterior.

Las habilidades sociales están formadas por un amplio abanico de competencias agrupadas en distintas categorías relacionadas entre sí. A continuación, se destacan aquellas que pueden mejorar el comportamiento como conductores/as:

- a) Capacidad de empatía.
- b) Habilidades de comunicación: asertividad.
- c) Habilidades de comunicación no verbales relacionadas con el lenguaje corporal como son la expresión facial, el contacto ocular, gestos, posturas, etc.

Caballo (1977, citado por Ruiz, Díaz, Villalobos, 2012), distingue entre habilidades conductuales, cognitivas y cambios fisiológicos. Dentro de cada uno de ellos se detallan los siguientes elementos, que de alguna manera, en su mayoría, también se pueden aplicar en el contexto de las vías públicas:



Habilidades CONDUCTUALES: conductas que se manifiestan en las interacciones sociales, y alguna de ellas también en el tráfico:

- No verbales: mirada, sonrisa, gestos, etc.
- Paralingüísticos: la voz (volumen, tono), tiempo de habla, perturbación del hablar, etc.
- Verbales: contenido del discurso como halagos, acuerdos, desacuerdos, etc.
- Mixtos: elementos de los componentes anteriores como tomar la palabra, escoger el momento apropiado, ceder la palabra, etc.

Habilidades COGNITIVAS: hacen referencia a la manera en que las personas seleccionan las situaciones, los estímulos y los acontecimientos, y cómo los perciben, construyen y evalúan. Estas habilidades incluyen:

- **La percepción sobre el ambiente de comunicación:** éste se entiende como aquellos ambientes donde se desarrolla la experiencia social de las personas que poseen características generales y específicas que en la interacción determinan el ajuste de la conducta socialmente habilidosa. La capacidad que puede tener una persona para percibir apropiadamente estos ambientes y, a partir de ello, elaborar una respuesta adecuada, constituye un elemento muy importante de la habilidad social.
- **Variables cognitivas del individuo:** estrategias y habilidades, que de alguna manera también pueden ser importantes para relacionarse en el tráfico:
 - a) Competencias cognitivas: construir conductas habilidosas adaptativas (empatía, solución de problemas, etc.)
 - b) Estrategias de codificación y constructos personales: cómo codificamos y atendemos selectivamente las secuencias conductuales que observamos y cómo influye en lo que aprendemos y luego hacemos (percepción social e interpersonal adecuada, estereotipos, creencias sobre la situación y/o personas con las que interaccionamos, etc.).
 - c) Expectativas: predicciones que hacemos sobre la consecuencia de la conducta.
 - d) Valores subjetivos de los estímulos: podemos comportarnos percibir las relaciones en función de nuestros valores. Las preferencias y aversiones sobre los estímulos son un elemento esencial a la hora de manifestar conductas sociales.
 - e) Planes y sistemas de autorregulación: permite influir en nuestro ambiente afrontando de una manera adecuada la situación.

Cambios FISIOLÓGICOS: reacciones fisiológicas implicadas en las situaciones de interacción social (tasa cardiaca, presión sanguínea, respiración). Estos componentes aparecen en el conductor en diversas situaciones de tráfico en las que por las circunstancias (de la situación o del propio conductor) y en relación con otros usuarios, surgen momentos de estrés, ansiedad, desacuerdos, etc.

Como ya se ha comentado con anterioridad, la vía pública es un ambiente social permanente y dinámico en la vida de las personas. Es un espacio de convivencia social con la peculiaridad de que también existe un riesgo importante para sus usuarios. Por lo tanto, percibirlo de la mejor manera para poder interactuar con los demás y comportarnos en él sin riesgo, es de vital importancia. Es verdad que a veces no nos gustan o no entendemos muchas cosas que ocurren en la vía, ya sea por la señalización, por las malas condiciones de algunas carreteras, por la climatología, por acciones de otros/as conductores/as o peatones, etc., pero adaptarse a cada situación vial y no lo contrario, es lo más coherente, puesto que el tráfico es cambiante y variable. Muchas de las habilidades sociales que se han descrito, pueden desempeñar un papel importante para la adaptación al tráfico, con seguridad y sin conflictos.

LA EMPATÍA

Existen muchas definiciones de empatía desde que Titchener en 1920, por primera vez, introdujera una teoría. Hasta nuestros días, diferentes autores han investigado la empatía desde el punto de teórico y empírico. Entre ellas, destacamos aquellas que nos ofrecen más concordancia para entender el concepto e integrarlo en el contexto de la vía pública, donde multitud de hechos, interacciones entre usuarios (conductores y peatones), etc., suceden de forma continua. El factor fundamental de la empatía es el compartir afecto, sin dejar de lado factores más cognitivos como comprensión cognitiva o toma de perspectiva:

- .“La habilidad para comprender la situación de otro” (Hogan, 1969).
- .“Una respuesta afectiva más acorde con la situación de otro que con la de uno mismo” (Hoffman, 1990).
- .“La toma de perspectiva social incluye la comprensión cognitiva de los sentimientos y motivaciones de otros y, como tal, es una destreza instrumental. La empatía, por otro lado, entraña responsividad emocional a los sentimientos experimentados por otros y, como tal, es una experiencia expresiva” (Bryant, 1992)

Otra definición es la de Davis, que desde una perspectiva multidimensional resume la empatía



como “una reacción a la experiencia observada en otro”, un constructo en el que intervienen diferentes factores (Davis, 1983, 113-114):

- **Toma de perspectiva:** significa la tendencia a adoptar espontáneamente el punto de vista psicológico de otro, es decir, la capacidad para ponerse en el lugar del otro, identificarse con él (factor más cognitivo de la empatía e implicaría niveles de desarrollo cognitivo superior).
- **Fantasía:** se refiere a la tendencia del sujeto a introducirse imaginativamente en los sentimientos y acciones de personajes ficticios en libros, películas o juegos (implica una capacidad de representación mental e imaginación).
- **Preocupación empática:** constituye junto con el “malestar personal” la respuesta más emocional de la empatía. Describe los sentimientos de simpatía y preocupación “orientados a otro” que se encuentra en una situación negativa.
- **Malestar personal (distress personal):** se refiere a los sentimientos de ansiedad personal “orientados al yo” que se producen en situaciones de tensión interpersonal. Hace referencia al estado aversivo, de ansiedad o preocupación, que no es congruente con el estado de otro y que da lugar a una reacción egoísta centrada en uno mismo, cuando se perciben indicadores del malestar de otro. Esta experiencia de malestar personal conduce al sujeto a intentar aliviar su propio estado aversivo en lugar de ayudar al otro. Desde el punto de vista evolutivo, este sería el nivel inferior en el desarrollo de la empatía, ya que el niño evoluciona desde una reacción de malestar personal “orientado al yo” a una toma de perspectiva “orientada al otro”.

Por otra parte, dentro de los procesos cognitivos y afectivos que se desarrollan con la empatía, existe un importante factor motivacional que modulan la conducta prosocial y altruista. En general, la empatía se relaciona con la tendencia a ayudar, con una moral altruista, ya que el dolor de otro se convierte en el de uno mismo. La empatía subyace en muchas facetas del juicio y la acción moral y activa las tendencias no egoístas del ser humano. La evidencia empírica demuestra que la empatía es una fuente de acción moral (Batson, Klein, Higheberger y Shaw, 1995), no solamente en el sentido de que la empatía incrementa la ayuda y otras conductas prosociales, sino también en la línea de que la empatía disminuye la agresión y otras conductas antisociales.

El tráfico es un hecho social inevitable, donde la convivencia es necesaria y necesita de una norma para llevarse a cabo con seguridad. Al margen del respeto a dicha norma, deberían permanecer activos otros principios como normas de convivencia, puesto que el tráfico también es un contexto de riesgo para la vida de las personas. La Ley de Seguridad Vial se basa, en general, en dichos principios:

- La comprensión
- El respeto
- La comunicación (advertir las maniobras o señalar situaciones)
- No molestar y no sorprender

Relacionada con la empatía encontramos el principio de **comprensión**. La comprensión hacia los demás es necesaria para que la circulación sea segura y fluida. Debido a que el tráfico es dinámico y constante, se cometen errores durante la conducción de vehículos o circulación de peatones, por lo que hay que ser tolerante y no dar más importancia de la necesaria a fallos de otros usuarios. Se podría resumir a la persona tolerante aquella que:

LA PERSONA TOLERANTE (MONTORO ET AL., 2012)

- . Comprende las advertencias y los comportamientos de los demás usuarios de las vías.
- . Disculpa los posibles errores de los demás, especialmente en aquellos que por sus características, pueden cometerlos con mayor facilidad (niños, mayores, ciclistas, etc.)
- . Facilita la conducción a aquellos con menos experiencia o con dificultades para circular (conductores en prácticas, noveles, vehículos de grandes dimensiones, autobuses, etc.)
- . Está atento para prever las intenciones y los movimientos de los demás y, con ello, poder anticiparnos y reaccionar de manera adecuada.
- . Es respetuoso con el resto de usuarios.

Un estudio sobre la influencia de la empatía en la conducción (Castro y Diéguez, 2012), reveló que un 54% de los conductores españoles son empáticos en su vida cotidiana pero cuando se ponen al volante un 32% dejan de serlo y solo un 22% continúan siendo empáticos. Además, el 86% de los encuestados cree que conducir de manera empática supone algún tipo de beneficio para la seguridad vial, mientras que sólo un 1% de los encuestados creyó que no supone ningún beneficio. Las principales conclusiones fueron:

Los conductores/as no empáticos/as asumen menos responsabilidades en la conducción. La culpa es siempre del resto en los conflictos viales, siendo los conductores/as no empáticos quienes más lo piensan y asumen menos responsabilidades durante la conducción. El 22% creen que la «culpa es del otro», el 67% que las culpas son «más de ellos que de los otros» y el 10% que la «culpa es de ellos».



- La atribución de las responsabilidades guarda, por tanto, relación con el nivel de empatía al volante, de manera que entre los conductores/as que tienden a pensar que la culpa es del otro, abundan las personas poco empáticas (29%) y son pocos los muy empáticos (19%), mientras que entre quienes asumen la culpa, el número de personas con poca empatía al volante es pequeño (17%).
- Los conductores/as empáticos son también quienes tienden a evitar más los conflictos con el resto de conductores/as. Solo un 8% de los conductores/as muy empáticos afirman haber empezado alguna discusión con otro vehículo mientras que este porcentaje se duplica (16%) en el caso de las personas no empáticas.
- Los conductores/as empáticos tienden a respetar más las normas (67%) que los/as no empáticos/as (56%).
- En cuanto a los accidentes de tráfico, el 88% de encuestados/as no han estado implicados en ningún accidente durante los últimos cinco años, mientras que un 12% sí lo ha estado.
- Entre estos últimos, hay más conductores/as sin empatía (28%) y menos conductores/as muy empáticos (16%).
- Se observan más diferencias de comportamiento entre conductores/as empáticos y no empáticos en la reacción de hacer señales (luces, claxon) para presionar a otros vehículos y el adelantamiento por la derecha cuando se va a una velocidad superior a la permitida. Además, la empatía en la conducción tiene una relación significativa con algunas conductas de riesgo como no respetar la distancia de seguridad o conducir a una velocidad superior a la permitida.

Otra investigación llevada a cabo en el ámbito del tráfico sobre la relación entre la impulsividad y el abuso del alcohol en la predicción de las violaciones intencionales de las normas de tráfico (González-Iglesias, Gómez-Fraguela, Romero y Sobral, 2012), reveló que la falta de empatía es un factor capaz de predecir las violaciones intencionales de las normas. También los rasgos de la impulsividad y el afán de aventura, descritos en otro módulo. Por lo tanto, en este módulo se van a dar unas pautas para entender y practicar los beneficios de la empatía.

Otro trabajo sobre empatía y conducción fue el de Shahar, Clarke y Crundall (2011) quienes detectaron que los conductores/as de coches eran poco empáticos con los conductores de motos e infravaloraban las posibles consecuencias de un accidente en moto por lo que desarrollaron un programa para aumentar la empatía de los automovilistas hacia los motociclistas. Con este estudio se demuestra el efecto de las atribuciones en el tráfico, descritas anteriormente.

Un concepto relacionado con la empatía es el “conductor egoísta” (Vanderbilt, 2008). Este autor aporta reflexiones muy relevantes para argumentar que la empatía en la conducción es un factor que merece ser estudiado y comprendido: el conductor es un individuo racional que toma las decisiones en situaciones de tráfico, buscando la mejor opción más óptima para él. Es decir, se supone que cuando un conductor/a decide coger el coche, elige un trayecto o decide cambiar de velocidad, de carril, etc., y lo hace en función de buscar el mejor rendimiento, o sea, alcanzar su objetivo con el mínimo coste (en dinero, tiempo o incomodidad). Este es un principio, que aparentemente no se le podría poner objeciones, pero como en el contexto del tráfico coexisten muchos usuarios/as diferentes, si cada uno/a opta por la solución óptima para él, el resultado puede ser el menos eficiente para la fluidez y la seguridad del tráfico en su conjunto (Castro y Diéguez, 2012).

Es importante destacar que las personas nos comportamos de una manera u otra según qué papel desempeñemos en el tráfico. El nivel de empatía se modifica en función de ese rol, si somos peatones o conductores, si vamos con niños o solos, si conducimos la bici, el coche o la motocicleta. Por lo tanto, conociendo bien esta realidad del tráfico y asumiendo que formamos parte de él, aprender a ser empáticos a todos los niveles nos ayudará, no solo a entender a los demás, sino a comportarnos adecuadamente. De alguna manera, participamos en la circulación todos los días (peatones, ciclista, pasajeros, conductores de cualquier vehículo, etc.); observar lo que pasa a nuestro alrededor con una visión empática, nos ayudará a evitar conflictos, a estar más tranquilos/as para resolver los incidentes, prescindir de las conductas prohibidas y a conducir de forma segura.

ASERTIVIDAD

La asertividad es un concepto central en la comunicación y toma de decisiones. Fue descrita inicialmente como un rasgo de personalidad por Andrew Salter en 1949. Hoy se ha convertido en un foco de atención para la Psicología. Otras definiciones de importantes referencias:

- *“La defensa de los derechos”* (Wolpe, 1969).
- *“La habilidad para solicitar ayuda, hacer demandas, para expresar sentimientos positivos y negativos y para iniciar, continuar y terminar conversaciones”* (Lazarus, 1973).
- *“Una conducta que permite a una persona actuar para plantear su propio interés, defenderse a sí mismo sin ansiedad y expresar sus derechos sin destruir los derechos de los otros”* (Alberti y Emmons 1974).



Es de reconocer que la defensa de nuestras opiniones, derechos o sentimientos son acciones que se evitan por no hacer daño a otros/as, por ser no excluido/a por nuestros amigos/as o familias y, en ocasiones, por no ser criticado/a por otras personas. En este sentido, convendrían recodificar los patrones culturales y las creencias en situaciones de riesgo. Adaptar una serie de información en la que las tomas de decisiones que son de utilidad para la protección de la salud, jueguen un papel favorable y no causen temor de estigma o de exclusión (Arellanez, Rodríguez, Pérez, Flores y Díaz, 2009). Por ello, sería muy fructífero que se enseñara la comunicación asertiva en las escuelas para que e/lal niño/a, adolescente o joven, vaya practicando y configurando su forma de comportantes y tomar decisiones en su vida (inmediata y futura).

Un estudio realizado para evaluar un programa de promoción de *estilos de comunicación asertiva* (afrentamiento de la presión social en el uso de sustancias) entre estudiantes de educación media (Arellanez et al., 2002), los/as participantes opinaron que en el curso aprendieron a comunicarse asertivamente “expresarme”, “convivir con los demás, comunicarnos, compartir”, “dar nuestras opiniones”. También aprendieron a rechazar algunas cosas, tomar sus propias decisiones, “no ser agresivos”, “nunca ser pasivo” y “controlar las emociones”. Relacionaron la asertividad con el saber decir “no a las drogas”. Señalaron que uno de los principales objetivos del curso fue “el prevenir” y que puede ser útil para su vida cotidiana, ya que les ayudaron para aprender a decir “sí o no”, de acuerdo a su propio interés o deseo y no a lo que les impongan. Por otra parte, la comunicación asertiva se encuentra incluida en numerosos programas para el ámbito laboral, en las escuelas, terapia de grupos, terapias psicológicas, en los programas de tratamiento cognitivo-conductual para delincuentes, etc.

Para lograr comunicarse con asertividad, tenemos que diferenciar primero que tipos de estilos de comunicación existen (Lazarus, 1973; Alberti y Emmons, 1974):

- **Estilo asertivo:** la persona hace valer sus derechos de manera directa pero sin causar daños o perjuicios en los otros. No van a “ganar” sino “a llegar a un acuerdo”.
- **Estilo pasivo:** la persona no expresa libremente sus sentimientos, opiniones, etc., y puede ser resultado de la presión grupal o del chantaje, terminando por acumular resentimientos e irritación.
- **Estilo agresivo:** la persona expresa sus derechos sin importar el daño que pueda causar a otros o en el que se tiene intención de daño a otros, premeditadamente.

A continuación, se describen los comportamientos que se desarrollan según los estilos:

**FORMAS TÍPICAS DE RESPUESTAS SEGÚN LOS ESTILOS: ASERTIVO, PASIVO O AGRESIVO
(MAYER-SPIESS, 1996).**

PASIVAS	AGRESIVAS
<p>BLOQUEO: <u>Conducta:</u> Bloqueado/a, muletillas. <u>Pensamiento:</u> "la mente en blanco"; "tengo que decir algo", "esto cada vez es peor", "Dios mío, ¿y ahora qué hago?", etc. <u>Produce:</u> una gran ansiedad en la persona y es vivida como algo terrible e insuperable.</p> <p>SOBREADAPTACIÓN: <u>Conducta:</u> el sujeto responde según crea que es el deseo del otro. <u>Pensamiento:</u> atención centrada en lo que la otra persona pueda estar esperando: "tengo que sonreírle", "si le digo mi opinión, se va a enfadar", "¿querrá que le dé la razón?"</p>	<p><u>Conducta:</u> elevación de la voz, portazos, insultos, etc.</p> <p><u>Pensamiento:</u> "ya no aguanto más", "esto es insoportable", "tengo que decirle algo como sea", "a ver si se cree que soy idiota".</p> <p><u>Produce:</u> en ocasiones puede producir ansiedad. Se tiene necesidad de estallar, con la idea, además, de tener que salir airoso de la situación.</p>
ASERTIVAS	
<p><u>Conductas:</u> habla fluida, seguridad, contacto ocular, pero no desafiante, relajación corporal, comodidad postural. Expresión de sentimientos tanto positivos como negativos, defensa sin agresión, honestidad <u>Capacidades:</u> de hablar de propios gustos e intereses, de discrepar, de pedir aclaraciones, de decir "no", de saber aceptar errores. <u>Conocen</u> y creen en unos derechos para sí y para los demás. <u>Sus convicciones</u> son en su mayoría "racionales" <u>Sentimientos/emociones:</u> Buena autoestima, no se sienten inferiores ni superiores a los demás, satisfacción en las relaciones, respeto por uno mismo, control emocional. <u>Produce:</u> Frenan o desarman a la persona que les ataca, aclaran equívocos, los demás se sienten respetados y valorados, se considera una persona "buena", pero no "tonta". <u>Habilidades:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● Manifiesta su propia postura ante un tema, petición, demanda ● Expresa un razonamiento para explicar, justificar su postura, sentimientos, petición, etc. 	



- Formula la presencia de un problema que le parezca debe ser modificado (cuando lo haya)
- Sabe pedir cuando es necesario
- Pide clarificaciones si hay algo que no tiene claro
- Expresa gratitud, afecto, admiración...o por el contrario, insatisfacción, dolor, desconcierto...

Si no adoptamos una actitud asertiva ante situaciones en las que puedan haber confrontaciones o discrepancias, estaremos adoptando otras clases de actitud: agresiva o pasiva. Mediante la asertividad se incrementa la posibilidad de conseguir lo que se desea y, practicándola, uno mismo se siente más satisfecho consigo mismo, aumenta la autoestima.

Durante la conducción y antes de ponernos al volante, existen muchas situaciones en las que el conductor/a, puede decidir, con la ayuda de la comunicación asertiva, la opción más adecuada. Pero no siempre se puede o se conoce esa posibilidad. Si revisamos y aprendemos a ser asertivos en dichas situaciones, podremos evitar muchos conflictos, entre ellos, delitos e infracciones de tráfico; por ejemplo, haber bebido y coger el vehículo porque los amigos o familiares quieren ir a otro lugar y no sabe decir “no”; así como no disponer del permiso de conducir (sin vigencia) y por no decir que no a otras personas, se conduce.

2.3.4. Comunicación no verbal

Durante las relaciones sociales, en cualquier ámbito, la comunicación no verbal, es inevitable. Una persona puede decidir no hablar, pero aun así, sí que emite mensajes acerca de sí mismo a través de su cara y su cuerpo. Esos mensajes se reciben por otros de manera subliminal, formando impresiones a partir de la conducta no verbal.

En los primeros 7 segundos se produce la primera impresión que nos causa una persona. El 93% de la información que comunicamos depende del lenguaje corporal. No tiene que ver con lo que decimos, sino con lo que transmitimos a través de nuestro cuerpo. El cerebro humano, de forma innata, tiende a confiar más en lo que le trasmite las señales no verbales de una conversación o hecho comunicativo (que comunica emociones, sentimientos o intenciones y se produce a nivel no consciente) que las propias palabras. Sólo cuando tus palabras y tu cuerpo dicen lo mismo consigues generar confianza y credibilidad. Las señales no verbales tienen que ser congruentes con el contenido verbal. Conocer y utilizar el lenguaje corporal de forma apropiada nos ayudará a establecer relaciones

más positivas con los demás, reforzar vínculos, comunicar tus ideas y opiniones de forma persuasiva, mejorar los resultados de tus conversaciones (Pons, 2015).

A continuación se describen los componentes no verbales que podemos utilizar de forma coherente con nuestro mensaje verbal (Mayer-Spiess, 1996). En muchas ocasiones, en el tráfico, al no poder llevar a cabo una conversación con el resto de usuarios durante la conducción, se utilizan algunas de estas señales no verbales que son entendidas por los demás, a veces de forma incorrecta. En este contexto, se puede mejorar dicha comunicación para que no hayan malos entendidos, conflictos, etc., y sirva para que el tráfico sea fluido, para transmitir comprensión, entendimiento, y así generar en los conductores/as y resto de usuarios/as conductas seguras.

COMPONENTES DE LA COMUNICACIÓN NO VERBAL (MAYER-SPIESS, 1996).

LA MIRADA

Todas las interacciones de los seres humanos dependen de miradas recíprocas. Pensemos solamente en cómo nos sentimos si hablamos con alguien y éste no nos está mirando; o, al contrario, si alguien nos observa fijamente sin apartar la mirada de nosotros.

La cantidad y tipo de mirada comunican actitudes interpersonales, de tal forma que la conclusión más común que una persona extrae cuando alguien no le mira a los ojos es que está nervioso y le falta confianza en sí mismo.

LA EXPRESION FACIAL

La expresión facial muestra el estado emocional de una persona, aunque ésta pueda tratar de ocultar lo proporciona una información continua sobre si se está comprendiendo el mensaje, si se está sorprendido, de acuerdo, en contra, etc.

Las emociones: alegría, sorpresa, ira, tristeza, miedo, se expresan a través de tres regiones fundamentales de la cara; la frente/cejas, ojos/párpados y la parte inferior de la cara.

La gente, normalmente, manipula sus rasgos faciales adoptando expresiones según el estado de ánimo o comportamiento que le interese transmitir. También se puede intentar no transmitir o no dejar traslucir estado de ánimo alguno, (la llamada “cara de póker”) pero, en cualquier caso, la persona está manipulando sus rasgos faciales.

LA POSTURA CORPORAL

La posición del cuerpo y de los miembros, la forma en que se sienta la persona, cómo está



de pie y cómo se pasea, reflejan las actitudes y conceptos que tiene de sí misma y su ánimo respecto a los demás. Existen cuatro tipos básicos de posturas:

- Postura de acercamiento: indica atención, que puede interpretarse de manera.
- Positiva (simpatía) o negativa (invasión) hacia el receptor.
- Postura de retirada: suele interpretarse como rechazo repulsa o frialdad.
- Postura erecta: indica seguridad, firmeza, pero también puede reflejar orgullo, arrogancia o desprecio
- Postura contraída: suele interpretarse como depresión, timidez y abatimiento físico o psíquico.

LOS GESTOS

Los gestos son básicamente culturales. Transmiten información específica sobre los estados emotivos, cognitivos y valorativos experimentados. Las manos, los brazos y, en un grado menor, la cabeza y los pies, pueden producir una amplia variedad de gestos que se usan, bien para amplificar y apoyar la actividad verbal o bien para contradecir, tratando de ocultar los verdaderos sentimientos.

COMPONENTES PARALINGÜÍSTICOS

Frente al área propiamente lingüística o habla, en la que se estudia “lo que” se dice. Las señales vocales paralingüísticas incluyen:

- Volumen: éste tiene que estar en consonancia con el mensaje que se quiere transmitir. Un volumen de voz demasiado bajo, por ejemplo, puede comunicar inseguridad o temor, mientras que si es muy elevado transmitirá agresividad y prepotencia.
- Tono: puede ser fundamentalmente agudo o resonante. Un tono insípido y monótono puede producir sensación de inseguridad o agarrotamiento, con muy pocas garantías de convencer a la persona con la que se está hablando.
- Fluidez-perturbaciones del habla: excesivas vacilaciones, repeticiones, etc., pueden causar una impresión de inseguridad, inapetencia o ansiedad, dependiendo de cómo lo interprete el interlocutor.
- Claridad y velocidad: La velocidad no debe ser ni muy lenta ni muy rápida en un contexto comunicativo normal, ya que ambas anomalías pueden distorsionar la comunicación.

2.3.5. Comunicación en las vías públicas

La situación tan simple como la negociación de un conflicto de trayectorias o de preferencia de paso, implica una gran complejidad de niveles de comunicación. Cuando las personas están cara a cara, las claves no verbales se centran en los movimientos corporales, la expresión facial, la mirada, el aspecto físico, la entonación de la voz, etc. algunas de estas claves no son accesibles para las personas cuando interaccionan desde el interior de un vehículo, debido a la barrera física que supone la presencia de la carrocería. Sin embargo, ello no significa que no se den otras formas de comunicación análogas. Por una parte, existe un código de señales, que si bien no adoptan forma verbal, tienen un significado bien definido, equivalente al de las palabras (DGT, 2012b).

Este código está constituido por las diferentes señales previstas reglamentariamente, tales como las luces indicadoras de dirección, las de las de frenado, las señales de emergencia, o las señales realizadas con el brazo según la definición contenida en el reglamento general de circulación. Este conjunto de señales constituyen el denominado lenguaje digital de los usuarios/as. El concepto de “lenguaje digital” es casi equivalente al de “lenguaje verbal”. Pero es más correcto hablar de lenguaje digital y lenguaje analógico en lugar de hablar de lenguaje verbal y no verbal. La distinción “verbal” y “no verbal” es más comúnmente utilizada, pero, en situaciones particulares, nos lleva a una confusión semántica.

Por ejemplo, el lenguaje de signos de los sordos o el de los submarinistas es un lenguaje gestual digital. Aun cuando el sistema de signos es el gesto, equivale al lenguaje verbal de la mayoría de las personas, ya que el valor del gesto reglado es idéntico al de la palabra pronunciada o escrita. Por otra parte, al hablar, comunicamos a través de la entonación, ritmo, volumen, o timbre de la voz, mensajes que pertenecen a nuestro lenguaje analógico.

Tenemos que distinguir los gestos que expresan un lenguaje reglado de signos con los gestos del lenguaje analógico que utilizamos, la mayoría de las veces de forma no consciente, para comunicar estados internos, emociones, sentimientos o actitudes. El “lenguaje analógico” abarca el concepto de conducta como comunicación, puesto que todo lo que hacemos y es percibido por los demás, adquiere un significado.

Los usuarios/as de las vías identifican los movimientos y los cambios en el movimiento de los vehículos como señales significativas de conductas, intenciones, actitudes, etc. De esta manera, se puede captar la intención de un conductor/a de cedernos el paso o de no hacerlo, o darnos cuenta



de que un conductor/a va a realizar una maniobra que no ha señalado, o que se ha equivocado de intermitente. Por ejemplo, los cambios en la velocidad, las modificaciones en la trayectoria, la forma de frenar o de utilizar el claxon constituyen el lenguaje analógico de los conductores/as. A todo ello hay que añadir que, especialmente en entornos urbanos, el intercambio de señales faciales u otros gestos de uso común, así como el intercambio de palabras o frases. En muchas ocasiones, estas últimas acciones, son grandes moduladoras del comportamiento de los usuarios/as.

Los peatones también se comunican con los conductores/as a través de sus movimientos, el ritmo de marcha, la mirada, etc. Muchos conflictos de preferencia de paso entre conductores/as y peatones parecen responder a diferencias en la interpretación de las señales analógicas que cada uno emite y que cada uno interpreta. Así, un conductor/a puede entender que un peatón situado en la acera ante un paso para peatones, por su actitud corporal, no parece tener intención de cruzar, o que, por cortesía, ha decidido renunciar a la preferencia que le otorga la normativa para ceder el paso al conductor/a. Si esto no es cierto, el peatón puede iniciar la marcha y el conductor/a sentirse sorprendido.

Tanto peatones como conductores, deberían evitar este tipo de conflictos, emitiendo señales que no den lugar a ambigüedades e intentar ser claros en lo que se quiere comunicar al resto de usuarios, puesto que el tráfico no es un contexto donde se puedan detener en un espacio apropiado para poder aclarar dudas o significados. Una trayectoria clara y una actitud decisiva ayudan a hacer más perceptible la intención del movimiento; también las reducciones de velocidad o los cambios en el movimiento pueden hacerse más o menos evidentes.

3. OBJETIVOS DEL MÓDULO

- Entender el contexto del tráfico como un lugar de interacción social.
- Reconocer que algunos aprendizajes como conductor no son correctos.
- Reflexionar sobre las atribuciones que se generan en los conductores.
- Conocer la importancia de relacionarse adecuadamente.
- Entrenar habilidades sociales útiles en la vía pública.
- Aprender a afrontar y evitar interacciones sociales difíciles.

4. SESIONES

SESIÓN 15: EMPATÍA Y ASERTIVIDAD

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

El procedimiento de intervención en el entrenamiento en habilidades sociales que se va a seguir en esta sesión será el “modelado” y el “ensayo conductual”, en “formato grupal” (Ruiz et al., 2012):

EL MODELADO

Este procedimiento es un componente fundamental del entrenamiento en los programas de habilidades sociales. Su propósito es demostrar cómo se lleva a cabo la habilidad de forma efectiva y cómo no debe realizarse. Este entrenamiento está especialmente recomendado para aquellas personas que les resulta difícil sólo con indicaciones hacer o decir algo y se sienten más cómodos viendo cómo lo hace o dice primero otra persona. Los siguientes aspectos, pueden incrementar la efectividad del modelado:

- Repetición de la ejecución adecuada de la habilidad entrenada.
- La similitud del modelo y el observador en cuanto a edad, sexo y otras características personales, suelen contribuir a que se facilite la imitación y el aprendizaje (entre los/as participantes pueden haber similitudes, si el entrenamiento es válido en unos/as el resto se puede motivar).
- Reforzamiento del modelo, si se refuerza la conducta es más probable que sea imitado.
- Complejidad de la conducta a modelar. Es conveniente que se divida en varios componentes y el modelo los vaya llevando a cabo por separado.

El modelado puede realizarse de diferentes maneras, tanto por un profesional experto como por personas que no tienen cualificación especial (familia, compañeros, etc.). En este caso, si un/a participante tiene facilidad para entrenar una conducta, será útil para que el resto pueda entrenarla a posteriori.

ENSAYO CONDUCTUAL

El ensayo de conducta podría considerarse el elemento fundamental del entrenamiento en habilidades sociales, ya que permite a los/as participantes tomar un papel activo en el proceso de adquisición de habilidades. Se realiza inicialmente en las sesiones individualizadas o en grupo mediante



role-playing, donde los miembros del grupo ensayan la conducta concreta en una situación específica.

- Algunos aspectos a tener presente (Caballo, 1997, 2010 citado por Ruiz et al., 2012):
- Se debe trabajar con una conducta en una determinada situación y no con varios problemas a la vez.
- Trabajar el problema que se ha expuesto y no variar o mezclar otros.
- Escoger situaciones recientes o que sea probable que vaya a ocurrir en un futuro cercano.

FEEDBACK O RETROALIMENTACIÓN

El entrenamiento mediante role-playing, para que sea efectivo, ha de incluir retroalimentación sobre cómo se ha llevado a cabo. Se puede hacer tanto por la persona que está guiando la tarea como por los componentes del grupo.

FORMATO GRUPAL

Esta modalidad para la aplicación de las técnicas, el propio grupo ofrece una situación social ya establecida en la que los/as participantes pueden practicar con los demás y distintas personas pueden ejecutar distintos papeles y dar la retroalimentación que facilita el aprendizaje. El hecho de que las posiciones de los miembros del grupo sean similares puede crear un contexto de apoyo.

Para optimizar el aprendizaje con esta modalidad interesa que los déficits sociales de los/as participantes sean similares. Además, que exista un nivel parecido de funcionamiento general y de responsividad esperada ante la intervención.

Los grupos pueden estar orientados a prácticas cuyos participantes ejecutan una serie ejercicios de representaciones de papeles y en sesiones posteriores generan sus propias situaciones de ensayo de conducta. También pueden estar orientados a temas, en los que cada sesión se dedica a un tema determinado y se emplea para ellos el ensayo de conducta.

El/la profesional se apoyará de los contenidos del marco teórico cuando se lleva a cabo la explicación y la práctica de la empatía y la comunicación asertiva.

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Aprender los conceptos de empatía y asertividad.
- Practicar la empatía y la asertividad en situaciones cotidianas y de tráfico.
- Reflexionar sobre la importancia de saber practicar la empatía y la asertividad en situaciones de tráfico.

3. METODOLOGÍA

La metodología a seguir en esta sesión será el modelado y en ensayo de conducta, que a su vez se va ir retroalimentando conforme los/as participantes vayan actuando y realizando de forma adecuada la conducta que se quiere aprender. Estas tareas se llevarán a cabo una vez se haya entendido los conceptos de empatía y asertividad.

Dinámica: ¿Qué es la empatía?

Se pedirá a los participantes que describan que significa para ellos “empatía”. Con las aportaciones de los/as participantes que se vayan recogiendo se explicará este concepto y se añadirán las siguientes ideas:

“Ser empático es lo que la gente normalmente llama “ponerse en la piel del otro”. Esto implica intuir cómo es la otra persona en sí misma, por qué actúa, cómo lo hace, el por qué de sus sentimientos, y cómo vive las situaciones. El hecho de comprender a los demás es muy beneficioso para establecer y mantener una comunicación sana, aunque no se esté de acuerdo con la forma de actuar o pensar del otro”.

*“Uno de los propósitos de la empatía en el tráfico es **ser tolerantes ante las diferencias** que se tienen, como conductores o usuarios de las vías, con los demás, admitiendo que no existe un modo universal para creer, sentir, pensar, razonar o actuar”.*

“En el tráfico se desarrollan multitud de acciones derivadas de un gran número de usuarios: peatones despistados o descuidados y conductores imprudentes o inseguros. Muchas de esas conductas, con razón o sin ella, no son aprobadas por otros conductores que se ven a sí mismo como personas responsables que conducen de manera segura. Por lo tanto la vía pública se convierte en un hábitat social donde la empatía juega un papel fundamental para evitar los conflictos viales, los incidentes y en última instancia los accidentes”.

“Muchos incidentes y accidentes se podrían evitar si los conductores se pusieran en lugar del otro usuario. Hasta el conductor más seguro, a veces, puede cometer pequeñas infracciones o maniobras peligrosas, por motivos, percibidos por él mismo, más o menos justificados. Aunque si las comete el otro a éste le parecerá una falta de responsabilidad”.

“La empatía resolvería este doble punto de vista tan frecuente en los usuarios de las vías. En ocasiones, ponerse en el lugar del otro y saber o intuir las razones de sus conductas antes de juzgarlos, se evitaría muchas situaciones peligrosas”.

Si los conductores, además de ser hábiles manejando el vehículo y conocedores y respetuosos con las



normas fuesen empáticos, la seguridad vial mejoraría, habrían menos accidentes, el tráfico sería más fluido, habría menos conflictos entre conductores.

Se pedirá a los participantes que piensen unos minutos de forma individual con qué personas y situaciones han logrado ser empáticos alguna vez y con cuáles no han llegado a serlo (padres, hermanos, parejas, amigos/as, profesores, vendedores, otros, etc.). Pensar cómo se sintieron con cada una de esas personas o situaciones. Posteriormente lo expondrán al grupo. En este momento, se podrá describir cómo practicar la empatía. Una persona es empática cuando...

- Se ajusta a las situaciones
- Sabe escuchar y sabe cuándo hablar
- Regula las emociones del otro
- Es abierta y flexible a las ideas
- Es solidaria
- Orienta y enseña
- No se impone a la fuerza
- Confía en las personas
- Se comunica abiertamente y transmite bienestar hacia las otras personas
- Demuestra capacidad de autocrítica
- Controla la agresividad

A continuación acudirán a la tabla del manual para que piensen si son tolerantes o lo han sido alguna vez con las situaciones que se detallan:

DURANTE LA CONDUCCIÓN ¿HAS SIDO TOLERANTE Y EMPÁTICO DE LA MANERA QUE SE DETALLA?	SI	NO	A VECES
Comprendes, en muchas ocasiones, las advertencias y los comportamientos de los demás usuarios de las vías, aunque no sean las convenientes para ti.			
Disculpas los posibles errores de los demás, especialmente en aquellos que por sus características, pueden cometerlos con mayor facilidad (niños, mayores, ciclistas, etc.)			
Facilitas la conducción a aquellos con menos experiencia o con dificultades para circular (conductores en prácticas, noveles, vehículos de grandes dimensiones, autobuses, etc.)			
Estás atento para prever las intenciones y los movimiento de los demás y, con ello, poder anticiparnos y reaccionar de manera adecuada. Eres respetuoso con el resto de usuarios.			

Se llegará entre todos, a los mejores acuerdos ante situaciones parecidas. Ser empático les aportará conducir con tranquilidad, no tener respuestas impulsivas o nerviosas y reconocer que cualquiera de nosotros/as o nuestros/as hijos/as, parejas, etc., podemos encontrarnos en situaciones difíciles y nos gustaría que los demás nos entendieran.

Dinámica: Te entiendo

Se pide a los/as participantes que formen parejas. Una vez hecho esto, irán saliendo al centro de la sala para realizar la siguiente tarea: uno de los componentes de la pareja debe exponer al otro el motivo de su presencia en PROSEVAL. La persona que escucha en ese momento tiene que tener conductas empáticas, esté o no de acuerdo con la postura que tuvo o crea que no era la más conveniente.

Se debe destacar el hecho de que en esta actividad no hay cabida a los juicios de valor, y que no se tienen que expresar las emociones y sentimientos propios, sino los del compañero/a.

También se puede pedir que se escenifique una situación de tráfico que les pase muy a menudo y donde pueda ser importante la empatía para lograr un mejor sentimiento y comportamiento. El resto del grupo, cuando no actúe, tendrá el papel de observador para posteriormente analizar los hechos y sus ventajas.

A continuación se detallan situaciones ejemplo de tráfico en las que se podría practicar la empatía:

- Un conductor/a conduce su vehículo detrás de un conductor/a novel.
- Un conductor/a conduce su vehículo detrás de un conductor/a de edad avanzada que circula con lentitud e inseguridad.
- Un conductor/a o peatón con cara de preocupación, realiza una conducta inesperada o insegura.
- Un conductor/a adelanta a otro de forma impulsiva, parece que tiene excesiva prisa.

En estas situaciones se desarrollará la empatía cuando el conductor/a entiende la situación y se ajusta, es tolerante y flexible, demuestra comprensión y apoyo, evita presiones o maniobras inesperadas, etc.

Dinámica: Tres estilos

Esta dinámica sirve para trabajar los tres estilos de comunicación vistos en el marco teórico (pasivo, asertivo y agresivo), haciendo hincapié en el estilo asertivo y sus ventajas frente al resto. En



primer lugar, trabajaremos estos estilos de forma general para llevarlos al campo del tráfico en la siguiente dinámica. Antes de explicar el concepto de asertividad se les ofrece esta idea:

“Hoy vamos a trabajar la comunicación asertiva. ¿Habéis oído hablar de ella? ¿Os atrevéis a definirla o explicar cómo se hace?”

Tras ello, y con las aportaciones más acertadas de los/as participantes, se ofrecen las nociones básicas de este concepto.

“Mediante la comunicación asertiva se incrementa la posibilidad de conseguir lo que se desea y practicándola, uno mismo se siente más satisfecho consigo mismo y aumenta la autoestima. Además, todas las personas disponemos de unos derechos que tenemos que conocer.....”

TABLA DE DERECHOS ASERTIVOS.

1. El derecho a ser tratado con respeto y dignidad.
2. El derecho a tener y expresar los propios sentimientos y opiniones.
3. El derecho a ser escuchado y tomado en serio.
4. El derecho a juzgar mis necesidades, establecer mis prioridades y tomar mis propias decisiones.
5. El derecho a decir “NO” sin sentir culpa.
6. El derecho a pedir lo que quiero, dándome cuenta de que también mi interlocutor tiene derecho a decir “no”.
7. El derecho a cambiar.
8. El derecho a cometer errores.
9. El derecho a pedir información y ser informado.
12. El derecho a ser independiente.
13. El derecho a decidir qué hacer con mis propiedades, cuerpo, tiempo, etc., mientras no se violen los derechos de otras personas.
14. El derecho a tener éxito.
15. El derecho a gozar y disfrutar.
16. El derecho a mi descanso, aislamiento, siendo asertivo.
17. El derecho a superarme, aun superando a los demás.

A continuación, se les pide que completen las siguientes frases de acuerdo a la situación planteada:

¿ALGUNA VEZ TE HAS QUEDADO PENSANDO QUE DEBERÍAS HABER DICHO ALGO, Y NO LO DIJISTE?

No fui capaz de.....

Me sentí.....

En aquella ocasión preferí no manifestar mi opinión porque.....

Si volviera a la misma situación.....

MI ESTILO FUE.....

¿EN ALGUNA OCASIÓN HAS IMPUESTO TU OPINIÓN Y TUS PREFERENCIAS, SIN TENER EN CUENTA LAS CONSECUENCIAS PARA OTRAS PERSONAS?

No fui capaz de.....

Me sentí.....

En aquella ocasión me impuse porque.....

Si volviera a la misma situación.....

MI ESTILO FUE.....

¿EN ALGUNA OCASIÓN HAS IMPUESTO TU OPINIÓN Y TUS PREFERENCIAS, SIN TENER EN CUENTA LAS CONSECUENCIAS PARA OTRAS PERSONAS?

Fui capaz de.....

Me sentí.....

En aquella ocasión lo hice así porque.....

Si volviera a la misma situación.....

MI ESTILO FUE.....

Para cerrar esta dinámica y como guía de la siguiente, se detalla a continuación una plantilla para trabajar la asertividad con un ejemplo:

ETAPAS DE LA COMUNICACIÓN ASERTIVA

1. Descripción de la conducta: “Cuando estoy hablando contigo y no me pones atención.”....

2. Expresión de sentimientos: “Yo me siento mal, pienso que no te interesa lo que te estoy comentando.”

3. Hacer empatía: “Entiendo que estás muy presionado por los exámenes.”.....

4. Negociación del cambio: “Sin embargo quiero que tú me pongas atención cuando te hablo.”....

5. Informe de consecuencias: “Porque si no lo haces, yo prefiero que no vengas a visitarme.”



Otro ejemplo:

Alicia: “Roberto ¿podrías ir a recoger a los niños al colegio?, tengo aun que preparar la lección para mañana y creo no medará tiempo.”

Roberto”Los siento Alicia, pero acabo de volver del trabajo y estoy muy cansado, ve tu”

Alicia: “Sé que estás muy cansado, normal porque te esfuerzas mucho en tu trabajo. Tu jefe debería de darse cuenta de eso y no cargarte con tantas tareas. Pero te pido el favor de que recojas los niños, ya que tengo que hacer este trabajo para mañana. Luego podremos descansar.”

Se explicará con la ayuda de esta plantilla cómo actuar en situaciones donde tengan que defender sus derechos, no estén de acuerdo con lo que se les pide y no tengan reparos ni miedos sino seguridad en contestar y explicar sus razonamientos y sentimientos.

Dinámica: Practica asertividad

Con esta dinámica se va a trabajar la asertividad en aquellas situaciones de tráfico en las que, si no se pone en práctica, pueden derivarse consecuencias negativas. Se podrá montar en el centro de la sala con cuatro sillas una simulación de un turismo para llevar a escena el ejemplo que se elija para la práctica. En ocasiones, la asertividad se tiene que practicar antes de subir al vehículo, por lo que el escenario podría ser una cafetería (mesas y sillas), una barra, el comedor de una vivienda, un despacho, etc. Se puede pedir a los/las participantes que sean creativos y que ideen un escenario adecuado según sus vivencias, sus realidades; y que elijan a sus compañeros/as para la escena, en la medida de lo posible, con características similares a las situaciones de su vida.

De la misma manera que en la dinámica “te entiendo”, se piden varios voluntarios/as que escenifiquen alguna situación de tráfico donde es importante hacer uso de un estilo asertivo. Resulta apropiado trabajar alguna o varias de las siguientes situaciones:

- Conductor/a que ha bebido y sus amigos le/la presionan para coger el vehículo.
- Conductor/a que no dispone o de permiso de conducir, lo tiene sin vigencia, pero un familiar o amigo le pide que le acerque a casa en coche.
- Conductor/a que conduce el vehículo mientras el copiloto le insiste en aumentar la velocidad por encima del límite.

El/la profesional guiará y modelará la conducta del grupo de manera que en esta dinámica los voluntarios/as actúen de acuerdo a un estilo de comunicación asertiva.

Una interesante opción sería repetir la escenificación de las situaciones adoptando el/la protagonista (conductor/a) los estilos pasivo y agresivo para hacer comparativas entre ellos, siempre velando para que la dinámica se desarrolle dentro del respeto entre los miembros del grupo, y destacando las ventajas del estilo asertivo sobre los demás. Una vez terminadas las representaciones, se comentará la importancia de la asertividad en el tráfico.

A continuación, se detallan posibles formas de actuación asertiva, que pueden servir de guía:

Un par de amigos viajan en un coche por una carretera secundaria y el conductor decide correr demasiado (conducta errónea), sobrepasando los límites de velocidad. Aunque de entrada o a priori no se evalúa ningún tipo de peligro. ¿Con qué tipos de respuesta puede actuar alguno de los amigos?

Descripción de la conducta: “baja la velocidad, ya que cuando corres demasiado...”

Expresión de sentimientos: “tengo miedo, porque como pase algo no lo contamos...”,
“estas poniéndonos a todos en peligro de una manera innecesaria y me hace sentir mal...”

Hacer empatía: “entiendo que te gusta la velocidad” “sé que eres un conductor habilidoso”

Negociación para el cambio: “sin embargo, me gustaría que circularas a una velocidad adecuada y segura” “preferiría que respetes la velocidad establecida”

Informe de consecuencias: “porque si no lo haces, yo prefiero que pares y me bajo del coche”, “en caso contrario, no volveré a subir contigo”

Un par de amigos salen de un bar después de cenar y tomar algunas copas. El conductor, que ha bebido alcohol se dispone a coger el coche (conducta errónea). Su amigo antes de entrar en el vehículo: ¿Con qué tipo de respuesta puede actuar?

Descripción de la conducta: “no voy a subir en tu coche ya que has bebido...”

Expresión de sentimientos: “pienso que podrás poner en peligro nuestras vidas y las de otros de manera injustificada, lo que francamente me asusta”

Hacer empatía: “entiendo que nos gusta beber unas copas cuando estamos de fiesta”

Negociación para el cambio: “sin embargo, en estas condiciones es mejor no conducir e irnos en taxi...”

Informe de consecuencias: “porque si coges el coche, yo no subo contigo”



A modo de conclusiones, si lo cree conveniente el/la profesional, en cualquier dinámica relacionada con la asertividad se puede reflexionar acerca de las siguientes cuestiones (Riso, 2002):

¿Por qué nos cuesta tanto ser consecuentes con lo que pensamos y sentimos?, ¿por qué en ocasiones, a sabiendas de que estoy infringiendo mis preceptos éticos, me quedo quieto y dejo que, se aprovechen de mi o me falten al respeto?, ¿por qué sigo soportando los agravios, por que digo lo que no quiero decir y hago lo que no quiero hacer, por qué me callo cuando debo hablar, por qué me siento culpable cuando hago valer mis derechos?

¿Es tan importante la opinión de los demás que preferimos conciliar con el incitador/a a salvar el amor propio, o será que los condicionamientos pueden más que el valor que me doy a mí mismo? Incluso en situaciones donde la seguridad personal o la de nuestros seres queridos está en juego.

SESIÓN 16: MI COMUNICACIÓN EN LA VÍA

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

LA COMUNICACIÓN NO VERBAL

La comunicación no verbal engloba el lenguaje corporal, las expresiones faciales, el tono, la intensidad y el ritmo de la voz. Para entender y comprender el comunicado de nuestro interlocutor debemos analizar tanto el lenguaje verbal, como el lenguaje no verbal. Las dos comunicaciones mantienen una relación de interdependencia. Saber “leer” el lenguaje no verbal nos ofrece ventajas en la comunicación pues con él expresamos nuestras emociones, sentimientos, actitudes y estado interior.

El lenguaje no verbal, a diferencia del lenguaje verbal, nunca miente. Difícilmente podemos fingir los gestos, las expresiones y las características de la voz durante un periodo prolongado de tiempo. Las reacciones subconscientes son espontáneas. Cuando una persona miente, sus palabras contradicen a su lenguaje no verbal.

En el lenguaje no verbal podemos distinguir los siguientes elementos: los gestos corporales, las expresiones faciales y las características de la voz.

Los gestos corporales

El lenguaje corporal incluye gestos, movimientos y posturas con los que nos comunicamos en las interacciones personales. Cada parte del cuerpo tiene sus propios movimientos y representaciones

y el conjunto de todos ellos constituyen el lenguaje corporal. Los gestos se adquieren socialmente y deben descifrarse dentro del contexto y en su conjunto. Las manos, los brazos, las piernas y la postura general son los elementos que mayores expresiones corporales provocan.

ALGUNOS GESTOS CORPORALES

- Frotarse los ojos, las orejas, la cara o la cabeza indica duda o falta de interés por el mensaje, la relación o el interlocutor.
- Tocarse ligeramente la nariz expresa que nuestro interlocutor miente, duda o rechaza algo.
- Durante la entrevista mostrar las palmas de la mano hacia arriba es una forma de exhibir franqueza y honestidad.
- Frotarse las manos rápidamente manifiesta impaciencia.
- Hablar con la boca tapada por la mano indica que el emisor está mintiendo.
- Los brazos cruzados a la altura del pecho manifiestan una posición defensiva.
- Permanecer de pie hablando a una persona, que se encuentra sentada, advierte superioridad y la intención de dominio sobre ésta.
- Bajarse las gafas y mirar por encima de ellas manifiesta incredulidad.

Expresiones faciales

Las expresiones faciales vienen determinadas por los movimientos y los gestos de la cara, que comunica especialmente las emociones. A diferencia de los gestos corporales, las expresiones faciales son iguales en todas las culturas. Las tres principales áreas de la cara que muestran las expresiones faciales son las cejas, los ojos y la parte inferior del rostro. Sorpresa, tristeza, felicidad y miedo, son las expresiones faciales básicas:

EXPRESIONES FACIALES

- **Sorpresa:** las dos cejas elevadas y curvas con los párpados abiertos, mostrando el blanco de los ojos y la boca ligeramente abierta.
- **Tristeza:** labios hacia abajo, ángulo interior de las cejas levantado y ángulos interiores de los ojos hacia arriba.
- **Felicidad:** labios hacia arriba, mandíbula inferior caída y abierta sin tensión, párpado inferior



arrugado y patas de gallo hacia fuera.

- **Miedo:** cejas levantadas y juntas, párpado superior alzado, párpado inferior tenso hacia abajo, ojos abiertos sin pestañear, boca abierta y labios rígidos.

Tono, intensidad y ritmo de la voz

La forma en que entendemos el significado de un mensaje está relacionada directamente con el tono, la intensidad y el ritmo de la voz. De esta manera reconoceremos los sentimientos y emociones de nuestro interlocutor. Una elevación del tono del emisor, una pausa o alargar una palabra son señales que hacen reaccionar inmediatamente a las células del cerebro para descodificar el mensaje. El tono, la intensidad y el ritmo son los elementos principales que determinan las características de la voz.

El **tono** es el timbre de la voz con que nacemos. No se puede cambiar, pero sí fingir. El tono puede ser formal o informal, alegre o serio. Un tono de voz vacilante denota inseguridad, timidez y no dominar el tema sobre el cual versa la comunicación. Por el contrario, una voz sin titubeos transmite seguridad en uno mismo y autocontrol.

La **intensidad** de la voz equivale al volumen o fuerza con que se emite el sonido. La intensidad transmite intimidación, suspense, sorpresa, impulso. Emplear un volumen alto da la impresión de deseo de dominio. Sin embargo, utilizar un volumen bajo es interpretado como timidez, inseguridad, poca capacidad de decisión o sumisión. Un incremento o reducción repentina de la intensidad se utiliza para enfatizar los puntos clave del discurso.

El **ritmo** de la voz es el número de palabras por emisión de voz. Todo el mundo tiene su ritmo para hablar y pensar. Un ritmo normal es de dos palabras por segundo. Algunos ritmos son rápidos y enérgicos. Otros deliberados y lentos.

Las principales emociones que se pueden comunicar mediante las distintas características de la voz son:

EMOCIONES QUE SE COMUNICAN CON LA VOZ

- **Tristeza:** un volumen bajo, un tono solemne con mayor profundidad de lo normal y una intensidad pequeña.

- **Alegría:** un volumen alto, un tono más duro, una mayor intensidad y una notable acentuación en la pronunciación de las palabras.

- **Nerviosismo:** tono medio-alto y velocidad rápida.

- **Sorpresa:** velocidad rápida, tono alto y acentuación pronunciada.

La posición y la mirada durante la escucha activa

La posición y la mirada que mantenemos durante la comunicación también nos están comunicando señales e información. Debemos parecer un oyente atento ante los ojos de nuestro interlocutor. Para demostrar al emisor que le prestamos atención, respetaremos su distancia personal (según el tipo de relación), presentaremos una posición adecuada y fijaremos la mirada en sus ojos.

En cuanto a la **posición**, permaneceremos con una postura general relajada, teniendo las piernas y los brazos asimétricos y las manos distendidas. Dejaremos caer los brazos relajadamente a ambos lados del cuerpo, indicando a nuestro interlocutor que estamos completamente abiertos a su comunicado. Esta posición manifiesta tranquilidad y seguridad. Mientras escuchamos, tendremos una posición adelantada, inclinando el cuerpo hacia delante desde la cintura. Mientras oímos, nos inclinamos ligeramente hacia delante y cuando hablamos, recobramos la posición recta. Otra posición, que anima a nuestro interlocutor a continuar desvelando sus ideas, es colocar la mano sobre la parte inferior de nuestra barbilla, acariciándola suavemente mientras escuchamos. Esta postura indica al emisor que estamos atentos a su mensaje, analizando sus palabras y reflexionando su significado. Al escuchar, de vez en cuando, debemos sonreír cálidamente para transmitir confianza.

Las personas nos comunicamos también a través de la **mirada**. Debemos fijar la mirada en los ojos del emisor. Mantener la mirada muestra atención e interés por nuestro interlocutor. Si percibimos que el emisor se siente molesto, podemos darle un descanso bajando la mirada, pero no más de la línea de la base de la nariz para no incomodarlo. Un excesivo contacto ocular puede llegar a ser considerado como una manifestación de superioridad y falta de respeto. Debemos fijar la mirada en los ojos del emisor la cantidad de tiempo que éste considere adecuada.

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Aprender a utilizar la comunicación no verbal de forma adecuada.
- Reflexionar sobre la importancia de utilizar la comunicación no verbal efectiva cuando se circula por las vías.
- Conocer los espacios personales para aprender a respetarlos y movernos en ellos con coherencia.



3. METODOLOGÍA

En las diferentes dinámicas de esta sesión, continuaremos utilizando la metodología más efectiva para el aprendizaje de habilidades sociales: el role-playing y los ensayos conductuales en grupo.

Dinámica: Sin palabras

Se forman dos grupos A y B. En primer lugar se sale fuera de la sala el grupo A y explicamos a B lo siguiente:

“El resto de compañeros/as que forman el grupo A van a entrar en la sala y se van a sentar formando pareja con vosotros/as y os van a contar un problema, un evento de su vida privada, etc. Mientras os están describiendo la experiencia tenéis que aplicar una comunicación verbal adecuada”.

En este momento se les da pautas de los contenidos sobre una comunicación no verbal adecuada (gestos, miradas, posturas, espacios, etc.).

Seguidamente se hace pasar al grupo A y se forman parejas A-B. Los miembros del grupo A cuentan a su pareja B algún problema, evento o hecho de su vida importante, o si lo prefieren, un evento imaginario. Cuando hayan acabado de contarlo, describirán cómo se han sentido durante la conversación y la interacción con su pareja. Estos comentarios deben ser positivos: se han sentido escuchados, así se lo ha transmitido la comunicación no verbal y sus diferentes elementos.

A continuación se hace un intercambio de papeles. Sale fuera el grupo B y, al grupo A, se les da las pautas negativas de comunicación no verbal: no miren a los ojos, miren el reloj con disimulo repetidamente, brazos cruzados, mostrar impaciencia, etc., y otras señales que denoten desinterés sobre lo que está escuchando. Cuando hayan acabado de contarlo, describirán cómo se han sentido durante la conversación y la interacción del compañero del grupo B. Los comentarios deben de ser negativos y se sentirán defraudados/as y enfadados/as: no se han sentido escuchados debido a la comunicación no verbal de su interlocutor.

Una vez descritas las dos posiciones se comentará la importancia de la comunicación no verbal en las interacciones humanas. Se describirá de nuevo aquellos signos que son positivos para que nos entiendan y para no crear malos entendidos si únicamente nos tenemos que comunicar con estas claves y no podemos hacer uso de las palabras.

Comentar que en el tráfico también se llevan a cabo interacciones donde domina la comunicación no verbal. De hecho, las personas cuando nos ponemos al volante y miramos a los

otros/as conductores/as, en muchas ocasiones observamos cómo con los gestos, miradas, etc., nos comunican un mensaje. Si no es el adecuado, simplemente un mantenimiento de una mirada desafiante, o un levantamiento de cejas y de barbilla, o un gesto con la mano, puede llegar a generar agresividad y conflicto. Sin embargo, una leve sonrisa, o un gesto de “ok” o de perdón, con las manos, pueden relajar o puede crear empatía en la otra persona.

Dinámica: Reunión no verbal

En esta dinámica trabajaremos un factor asociado al lenguaje no verbal, el espacio personal. Antes de ofrecer cualquier explicación teórica, propondremos a los/as participantes la siguiente tarea (adaptado de Zagurski, Bulling y Chang (2005):

1. Formar parejas.
2. Situarse cada miembro de la pareja en un extremo de la sala.
3. Pedir a un miembro de la pareja (A) que se acerque lenta y progresivamente a su compañero/a (B), en silencio y manteniendo el contacto visual.
4. Cuando B sienta que A se aproxima demasiado a su espacio personal debe levantar la mano. En este momento A deja de caminar.

Una vez todos los participantes de hayan detenido, se comentarán las diferencias en cuanto a espacio personal y qué tan cómodo se sintió cada uno/a teniendo a otra persona tan cerca y con un contacto ocular tan directo y sostenido. Será el momento de dar algunas nociones de estos conceptos:

“Habéis alzado la mano pues habéis notado la sensación de que vuestra pareja estaba invadiendo vuestro espacio personal. Es como una distancia invisible alrededor de nosotros mismos que consideramos propia. Salvo en las ocasiones, no nos gusta y nos intimida que alguien la traspase. Cuando alguien invade este espacio, que consideramos nuestro, nos produce desagrado y tensión. Así veis que la comunicación se puede romper, incluso antes de iniciarse, o según el contexto, puede generar agresividad o conflictos graves”.

El/la profesional se puede servir de la siguiente tabla como orientación:

Cuatro zonas de espacio personal (McGraw-Hill, sin fecha)



CUATRO ZONAS DE ESPACIO PERSONAL (MCGRAW-HILL, SIN FECHA)

Zona íntima	Comprendida hasta los 45 centímetros. Este espacio es personal y privado.
Zona personal	Abarca entre los 45 centímetros y el 1 metro y 20 centímetros. Esta área está reservada para las relaciones con los familiares y los buenos amigos.
Zona social	Delimitada entre el 1 metro y 20 centímetros y los 3,5 metros. Este es el espacio dedicado para las comunicaciones con los conocidos y para las relaciones profesionales.
Zona pública	Comprende a partir de los 3,5 metros. Este es el espacio que mantenemos en las apariciones públicas, en las presentaciones o en los discursos.

Una vez comprendido el papel del espacio personal en las interacciones sociales cotidianas “cuerpo a cuerpo”, se transmitirá también su presencia y relevancia en el tráfico. Así pues, en este contexto, también existe la llamada “zona de incertidumbre”, el espacio que rodea a los vehículos, los peatones y los animales que circulan por las vías públicas, y en la que se pueden desplazar de un modo imprevisto. Este espacio se caracteriza porque el/la conductor/a no tiene seguridad de lo que en ella puede suceder, pero sí que tiene que preverlo para tomar las precauciones oportunas. La zona de incertidumbre de los vehículos está delante, porque sus conductores/as no pueden detener el vehículo automáticamente, pueden acelerar bruscamente si están en movimiento, o iniciar o reanudar la marcha si están parados; detrás, porque se puede frenar; lateralmente, porque pueden efectuar desplazamientos para adelantar, cambiar de dirección o sentido de la marcha, de carril, etc., si están en movimiento, o abrir las puertas si están parados (DGT, 2013).

Una posible reflexión es la siguiente:

“Así pues, como usuarios/as de la vía también tenemos nuestro espacio personal. Al igual que en las relaciones “cuerpo a cuerpo”, en el tráfico también nos molesta cuando otro/a usuario/a invade nuestro espacio sin motivo aparente alguno. Nosotros/as también podemos invadir el espacio de otros sin motivo o quizás sí que lo haya aunque no se aprecie. Respetar el espacio del resto de usuarios/as es importante y necesario para nuestra seguridad y la de todos, así como mostrar empatía cuando nuestro espacio es invadido sin intención de causar malestar y sin mayores consecuencias”.

SESIÓN 17: SI ME ENCUENTRO CON UN CONFLICTO...

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

DILEMAS

Con frecuencia nos enfrentamos a situaciones conflictivas o dilemas que exigen tomar decisiones. Esto ocurre cuando se tienen dos o más alternativas, con la incertidumbre que conlleva. En la vida de las personas no todos los dilemas son de naturaleza ética, pero estos pueden surgir cuando aspectos relacionados con la moral y la conciencia, entran en conflicto con nosotros y demandan la toma de decisiones éticas.

El dilema moral es un conflicto cognitivo entre dos valores. El diálogo generado al trabajar con dilemas es, pues, algo importante en sí mismo por todos los valores que su realización conlleva y porque es el medio más adecuado para desarrollar habilidades cognitivas y afectivas que permiten el progreso del razonamiento moral y la creación, modificación o clarificación de las actitudes y conductas.

Debido a estas relaciones humanas, que se producen en el seno de una sociedad, va surgiendo una conciencia moral, una capacidad para valorar y preferir unas conductas u otras. Esta conciencia moral se interioriza y se transmite mediante el proceso de socialización.

Partiendo de aquí podríamos hacernos muchas preguntas sobre los valores y la capacidad que nos permite apreciarlos. ¿Cómo surge esa capacidad valorativa? ¿Por qué apreciamos unos valores y no otros? ¿Se valora como bueno sencillamente aquello que resulta más útil y conveniente en cada pueblo y etapa histórica? ¿Hay algo valioso por sí mismo que hemos de ir descubriendo conforme la razón y las condiciones sociales lo permiten?

2. OBJETIVOS DE LA SESIÓN

- Aprender a afrontar dilemas en la vía pública.
- Evitar interacciones sociales difíciles y responder adecuadamente ante ellas.
- Ser consciente de la propia escala de valores y estudiar una posible reordenación de los mismos.

3. METODOLOGÍA

Dinámica: el dilema de John

Se leerá junto con los/as participantes el texto del dilema de John. Una alternativa es visionar



el tráiler de la película John Q (John Q, 2002) de 3 minutos de duración. Una vez leído el texto o visionado el film, se dejará unos minutos de reflexión para madurar su contenido. Transcurrido este tiempo se solicitará que contesten en su manual las preguntas que se formulan sobre el dilema.

DILEMA DE JOHN

John Q. y su esposa Denise van a ver a su hijo Michael jugar un partido de béisbol. En medio del partido, Michael se desploma en el suelo. Rápidamente, Denise y John lo llevan a un hospital donde lo atienden, y piden a John que complete un formulario donde se le requiere que describa qué cobertura médica tenía.

El hospital les informa de que el niño tiene una insuficiencia cardíaca, que va empeorando poco a poco. La solución para su curación es que se le haga un trasplante de corazón o darle simplemente cuidados paliativos (dejar que fallezca sin sufrimiento). La operación costaría 250.000 dólares (unos 234.000 euros) y sin ese dinero no se podría llevar a cabo tan arriesgada intervención. Además les dicen que sólo para poner al niño en lista de espera de donantes de órganos necesitarían el 30%, 75.000 dólares (unos 70.000 euros).

John consulta a su seguro médico para que le aprueben los gastos del trasplante, pero le comunican que el seguro se cambió a uno más barato que cubre menos importe, ya que la empresa donde él trabajaba le modificó el contrato de trabajo de tiempo completo por media jornada. Después de varios intentos de reunir la mayor cantidad de dinero posible, la familia empieza a desesperarse.

En medio de la desesperación, el padre secuestra el hospital y con él, a varias personas. Entre los secuestrados, había una mujer con su bebé, un herido de bala, un matrimonio en el que la mujer está a punto de dar a luz, un hombre con una herida en la mano y una pareja joven de médicos, uno de ellos es el jefe de cirugía.

Tras mucha desesperación John decide suicidarse sabiendo que su corazón es compatible con el cuerpo de su hijo. Cuando está a punto de hacerlo su mujer le da la noticia de que hay un corazón disponible para su hijo y que lo están trasladando ya al hospital, para implantárselo, al darle esa noticia John, deja salir a todos los rehenes. John es condenado por causa de una acusación.

DILEMA DE JOHN

1. ¿Qué crees que pudo sentir John?
2. ¿Qué decisión crees que debió tomar John?
3. ¿Qué consecuencias tuvo su decisión?
4. ¿Fue buena idea secuestrar el hospital? Justifica tu respuesta
5. ¿Qué harías en su lugar y por qué?
6. ¿Te has visto alguna vez en tu vida en alguna situación límite, en la que hayas tenido que tomar una decisión complicada?
7. ¿Cómo fue?, ¿qué pasó?

Cuando todos hayan finalizado la tarea individualmente, se dividirá a los/as participantes en grupos de hasta cinco personas, para poner sus respuestas en común y llegar a un consenso en cada una de las preguntas. Cada uno de los grupos creados elegirá un portavoz que liderará el trabajo de estos subgrupos y recogerá las conclusiones obtenidas.

Cuando los grupos hayan obtenidos las conclusiones del trabajo, lo expondrán al resto. El/la profesional deberá mediar en las exposiciones y sacar las conclusiones adecuadas:

- El dilema de John expresa un conflicto de valores. Un dilema suele tratarse de un conflicto entre la necesidad/deber o entre la vida y el cumplimiento de la ley, entre otras. Pero un dilema siempre lo es para alguien. Remite siempre a un sujeto y éste a una cultura. Cada persona tiene su escala de valores y, en base a ella, tomará la decisión. Por ejemplo, en otras culturas o religiones se aceptaría la muerte prematura del niño.
- La idea es hacer entender que ante las diferentes opciones de una situación problemática, tenemos que decidir, y que cada decisión tiene una consecuencia.
- Decidir puede ser un proceso racional y planificado y, en ocasiones, este proceso responde más a emociones o instintos, que debemos identificar.

Se puntualiza que la situación de John es un caso aislado y no lo tenemos que tomar como referencia. Sí para organizar nuestra escala de valores, que debería ser en primer lugar la vida, la



integridad de la persona y la libertad, entre otros. Ser conscientes que en el ámbito del tráfico se pueden perder los valores anteriores por una decisión errónea.

A continuación, trasladamos el debate a las situaciones que a los/as participantes les llevaron a cometer el delito. Por ejemplo, alcoholemias elevadas o reincidentes, conducir sin permiso con reincidencia, conducción temeraria, homicidios o lesiones imprudentes, etc.

- Decisiones que se pudieron tomar antes de realizar estas conductas (sé que voy a beber y me llevo el coche; sé que el permiso lo tengo sin vigencia pero voy a conducir; sé que no debo correr ni poner en peligro mi vida o la de otros, pero acelero y no me importa el límite; o realizar conductas temerarias, etc.). Y que consecuencias positivas se obtuvieron y contrarrestarlas con las negativas.
- Analizar si las consecuencias positivas que obtuvieron son lo suficientemente importantes en la escala de valores como para volver a repetir la conducta delito.
- John realizó una conducta delictiva para salvar la vida de su hijo, motivo suficiente e importante en su escala de valores como para pagar las consecuencias negativas: ir a prisión. Por lo tanto, se comprende la decisión de John.
- Pero es importante reconocer que en el caso de la conducción de vehículos, ámbito donde se toman numerosas decisiones, el riesgo a perder la vida está relacionado con las conductas inseguras y prohibidas. Por el contrario, en el caso de John, delinquir trae consigo, (únicamente en este caso extremo y aislado) salvar la vida de un ser querido.
- Además, en el tráfico hay una norma hecha, legal y moral, únicamente hay que seguir las normas. No hay que pensar, no hay que decidir, no se gasta energía en pensar que se debería de hacer. Es un ámbito fácil de decidir, todo el mundo conoce las reglas.
- Las normas de tráfico están para proteger a los usuarios de las vías, y entre ellos, a nosotros.

El objetivo de esta técnica es ayudar a reconocer la existencia de un problema. Una vez se ha reconocido que la situación que les llevo a delinquir y no supieron controlar es un problema que les repercute en su vida de alguna manera. Este es un primer paso para inhibir las tendencias que mantenían o amplificaban dichas situaciones, y encontrar otras alternativas de conductas.

FIN DE MÓDULO

Al ser la última sesión de trabajo del módulo, es recomendable que en los últimos minutos de esta sesión el profesional repase los objetivos generales para resolver las posibles dudas o problemas que nos impidan alcanzar los objetivos trabajados en cada una de las sesiones.

Concluiremos la sesión y el modulo haciendo referencia al título del mismo con la metáfora del árbol: A través de este módulo hemos creado “nuevas formas de relacionarnos” a través de (objetivos del módulo) hemos trabajado....., y hemos conseguido.....

Una vez finalizadas estas conclusiones presentaremos de manera breve el siguiente módulo, con la metáfora del árbol y los principales objetivos y retos: “en el siguiente módulo trabajaremos... y conseguiremos....., el símbolo que utilizaremos será (parte del árbol correspondiente).

5. BIBLIOGRAFÍA

- Alberti, R. E., & Emmons, M. L. (1974). *Your Perfect Right: A Guide to Assertive Behavior* (San Luis Obispo, Calif.
- Arellanez, J. L., Rodríguez, S. E., Pérez, V., Flórez, E., y Díaz, D. B. (2002). *Evaluación formativa de un programa de promoción de estilos de comunicación asertiva para el afrontamiento de la presión social para el uso de sustancias entre estudiantes de educación media*. Centros de Integración Juvenil, Dirección de Investigación y Enseñanza, Subdirección de Investigación, Informe de Investigación 01-04. México.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*. Englewood Cliffs NJ: Prentice-Hall.
- Batson, C. D., Klein, T. R., Highberger, L., & Shaw, L. L. (1995). *Immorality from empathy-induced altruism: When compassion and justice conflict*. *Journal of personality and social psychology*, 68(6), 1042.
- Bryant, B. (1992). Salud mental, temperamento, familia y amigos: perspectivas sobre la empatía de los niños y la adopción de perspectiva social. En N. Eisenberg y J. Strayer, *La empatía y su desarrollo* (pp. 271-298). Bilbao: Desclée de Brouwer.
- Caballo, V.E. (1986). Evaluación de las habilidades sociales. En R. Fernández Ballesteros y J.A.I. Carrobles (eds.): *Evaluación Conductual: metodología y aplicaciones* (3a ed.) Madrid: Pirámide.

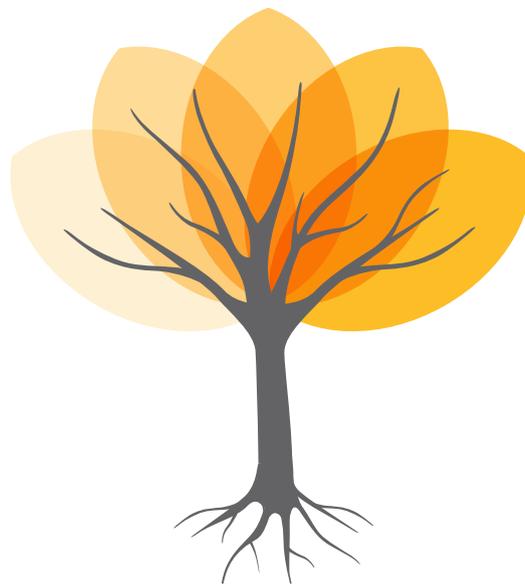


- Caballo, V. (1998). Manual de Técnicas de Terapia y Modificación de conducta. Madrid: Siglo XXI.
- Castro, J. F., & Diéguez, E. D. (2012). *La empatía y su influencia en la conducción*. Facultad de Psicología de la Universidad Autónoma de Barcelona, con la colaboración de Gabinet Ceres.
- Davis, M. H. (1983). The effects of dispositional empathy on emotional reactions and helping: A multidimensional approach. *Journal of personality*, 51(2), 167-184.
- Dirección General de Tráfico (2012a). *Cuestiones de seguridad vial, conducción eficiente, medio ambiente y contaminación*. Madrid: Dirección General de Tráfico.
- Dirección General de Tráfico (2012b). Manual de Pedagogía y Psicología aplicada a la conducción. Madrid: Dirección General de Tráfico.
- Dirección General de Tráfico (2013). Manual de Cuestiones de Seguridad Vial, conducción eficiente, medio ambiente y contaminación. Madrid: Dirección General de Tráfico.
- Hoffman, M. L. (1990). Empathy and justice motivation. *Motivation and emotion*, 14(2), 151-172.
- Hogan, R. (1969). Development of an empathy scale. *Journal of consulting and clinical psychology*, 33(3), 307.
- Iglesias, B. G., Fraguera, J. A. G., Triñanes, E. R., & Fernández, J. S. (2012). The effects of impulsiveness and alcohol abuse on traffic code violations. *The European journal of psychology applied to legal context*, 4(1), 1-16.
- John Q. (2002). [film] Estados Unidos: Nick Cassavetes.
- Lazarus, A. A. (1973). On assertive behavior: A brief note. *Behavior therapy*, 4(5), 697-699.
- Mayer-Spiess, O. C. (1996). *La asertividad: expresión de una sana autoestima*. Desclée de brouwer.
- McGraw-Hill (sin fecha). Unidad 4. La comunicación no verbal. Recuperado el 10 de febrero de 2016 de <http://assets.mheducation.es/bcv/guide/capitulo/8448175743.pdf>
- Monjas, M^a I. (Dir.) (2007). *Cómo promover la convivencia: Programa de Asertividad y Habilidades Sociales (PAHS)*. Madrid: CEPE.
- Montoro, L.; Toledo, F.; Lijarcio, J. I.; Roca, J.; Lloret, M. C.; Martí-Belda, A. y Puchades, R. (2012). *Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducación Vial – Manual del Formador*. (9^a ed. Rev.) Madrid: Dirección General de Tráfico.

- Ovejero, A. (1990). As Habilidades sociales y su entrenamiento: un enfoque necesariamente psicosocial. *Psicothema*, vol. 2, n° 2, pp. 93-112.
- Pons, C. (2015). *Comunicación no verbal*. Barcelona: Kairos.
- Redondo, S., Andrés, A. (2007). La Psicología de la delincuencia. *Papeles del Psicólogo*. Vol. 28 (3). Pp. 147-156. Disponible en: www.papelesdelpsicologo.es/pdf/1499.pdf
- Redondo, S., Sánchez, J., Garrido, V. (2001). Los programas psicólogos con delincuentes y su efectividad: la situación europea. *Psicothema*. Vol. 14 Supl. Disponible en: www.psicothema.com/pdf/3487.pdf
- Riso, W. (2002). *Cuestión de dignidad: aprenda a decir no y gane autoestima siendo asertivo*. Editorial Norma.
- Ruiz, M.A., Díaz, M.I., Villalobos, A. (2012). *Manual de técnicas de intervención cognitivos conductuales*. Bilbao: Editorial Desclee De Brouwer.
- Shahar, A., Clarke, D., & Crundall, D. (2011). Applying the motorcyclist's perspective to improve car drivers' attitudes towards motorcyclists. *Accident Analysis & Prevention*, 43(5), 1743-1750.
- Segura, M. (2007). *Jóvenes y adultos con problemas de conducta": desarrollo de competencias sociales*. Madrid. Narcea S.A. de ediciones.
- Vanderbilt, T. (2008). *Traffic*. Vintage.
- Wolpe, J. (1969). Behavior therapy of stuttering: Deconditioning the emotional factor. *In Stuttering and the conditioning therapies*. Monterey Institute for Speech and Hearing Calif.
- Zagurski, R.; Bulling, D. y Chang, R. (2005). *Programa Nebraska de primeros auxilios psicológicos*. University of Nebraska. Public Policy Center. Recuperado el 15 de febrero de 2016 de <https://www.unincca.edu.co/permanencia/primerosauxilios/textos%20de%20ayuda/texto5.pdf>



MÓDULO VII. REVISIÓN DE PENSAMIENTOS, EMOCIONES Y CONDUCTAS



“Raíces, tronco, ramas y hojas forman parte de tu futuro”

Sesión 18



ÍNDICE

1. Introducción	324
2. Marco Teórico	325
3. Objetivos	326
4. Sesiones:	
Sesión 18:Tres preguntas: ¿Qué piensas, qué sientes, qué haces...?.....	327
5. Bibliografía	330

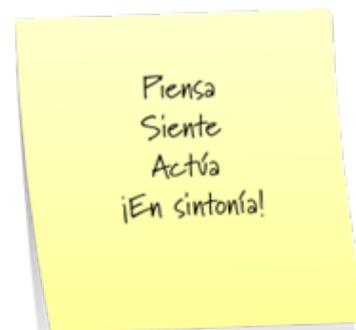
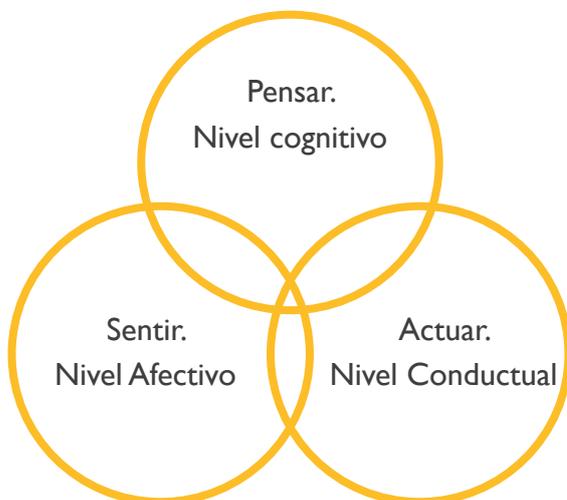
I. INTRODUCCIÓN

El módulo VII, cuenta con una sesión de trabajo y se denomina “Raíces, tronco, ramas y hojas forman parte de tu futuro”. En ella, realizaremos una revisión de tres elementos que forman parte de las personas y que, de una manera profunda, hemos trabajado a lo largo del programa: nuestros pensamientos, nuestras emociones y nuestras conductas.

La analogía del árbol que se utiliza en este módulo se representa con la imagen de un árbol completo, con todas sus partes y todas sus hojas. Es perfecto, con todos los elementos necesarios, saneados y con algunas capacidades más desarrolladas.

La regeneración que se plantea en esta sesión de revisión, es la sabia que nos reforzará y nos dará herramientas necesarias para volver a introducirnos dentro del sistema viario con la seguridad necesaria. Ahora debemos conjugar y poner a funcionar de manera conjunta todo lo aprendido, como si de un motor de un vehículo se tratara, donde cada elemento debe trabajar coordinado con otros, para que el vehículo responda a nuestras demandas.

Pensar (dominio cognitivo), sentir (dominio afectivo) actuar (dominio conductual); con este triángulo funcionamos las personas: se conjuga para dar forma a nuestra personalidad en general, y también la “personalidad vial”.





La idea básica que debemos desarrollar y trabajar en la sesión es la “sintonía” entre nuestro dominio afectivo, cognitivo y conductual en la vía pública. La palabra sintonía proviene del griego (sintonía) “acuerdo”, de (syn) “sin”, (tónos) “tensión”, “tono” e-(ía) “-ía”, que significaba en principio fuerte tensión o tensión completa (en Platón por ejemplo), tensión completa de espíritu o fuerte aplicación a algo (por ejemplo en Aristóteles), para acabar significado más tardíamente concordancia de ritmos o sonidos. Este último sentido es el que ha prevalecido; sintonía se refiere al ajuste de frecuencias de unas resonancias a una señal sonora que concuerda con el inicio de un programa o a la coincidencia de ideas u opiniones.

Por ello, en esta sesión, trataremos de crear esta sintonía entre los elementos anteriores y, a su vez, conseguir una conducción segura y en sintonía con las normas y la seguridad.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. LAS TEORÍAS DE LA DISONANCIA COGNITIVA DE FESTINGER

El psicólogo León Festinger desarrolló la “Teoría de la Disonancia Cognitiva”, la cual intenta explicar y poner de manifiesto cómo las personas intentamos mantener, de alguna manera, una consistencia o equilibrio interno. Cuando aparecen simultáneamente creencias contradictorias, pensamientos encontrados o cuando nuestras creencias no están en armonía o no son coherentes con nuestras conductas, existiría una disonancia cognitiva (Festinger, 1993).

Según la teoría de la disonancia cognitiva, cuando nos encontramos en esta situación, las personas nos sentimos “incómodas” y nos vemos obligadas a actuar de cierta manera, tomando algún tipo de medida que nos ayude a convertir la disonancia en consonancia, resolviendo la discrepancia creada y devolviendo la sintonía.

Según Festinger entre dos elementos de nuestro conocimiento pueden existir tres tipos de relaciones:

- **Irrelevantes:** no tienen nada que ver uno con otro.
- **Relevantes:** importantes el uno para el otro. Serán disonantes cuando uno es contradictorio o incoherente con el otro (A no supone siempre B).
- **Consonantes:** Cuando, considerados aisladamente, de uno de ellos se puede inferir el otro.

No debemos olvidar el contexto social en el que se encuentra el individuo para que se active o no la disonancia, ya que ciertos pensamientos pueden ser incoherentes o inadecuados en algunas culturas y en otras no. Sirva como ejemplos temas medioambientales, religiosos, de género, etc.

También es factible que la disonancia aparezca cuando tenemos una actitud generalizada sobre un tema o creencia y otra actitud más concreta (por ejemplo, en política, considerarte de derechas y votar a un partido de izquierdas).

Festinger también introduce la variable del grado de la disonancia que una persona experimenta, ya que en función de su magnitud mayor será el malestar psicológico desencadenado. De hecho, la disonancia aumenta según aumenta la importancia que aplicamos a los elementos disonantes (una persona que respete la ley, experimentará disonancia si no la cumple). También es importante la cantidad o proporción de elementos disonantes en relación con los consonantes.

La motivación para eliminar esta disonancia dependerá pues del grado con el que esta se manifiesta, pero una vez que hemos decidido realizar una conducta disonante con la actitud, existen cuatro alternativas para reducir o eliminar esta disonancia. De ellas, escogeremos aquella que reduzca la disonancia de manera más fácil, eficaz y con menos costes:

- **Cambiar uno de los elementos de forma que sean más coherentes entre sí**, retractarse de la conducta o modificar sus creencias o actitudes. Rara vez se cambia el elemento conductual (no siempre es posible). Lo más sencillo es cambiar el elemento cognitivo.
- **Cambiar la importancia de los elementos**, considerar que son más importantes aquellas creencias que apoyan la conducta elegida.
- **Añadir nuevos elementos cognitivos consonantes con su conducta.**
- **Reducir la inquietud recurriendo a fármacos**, actuando pues sobre aspectos fisiológicos.

3. OBJETIVOS DEL MÓDULO

- Valorar si los motivos por los que algunas personas se exponen a un riesgo o a una detención policial, son lo suficientemente importantes para sus vidas.
- Valorar los cambios a nivel cognitivo: conocimiento sobre el proceso de toma de decisiones, cambios a nivel motivacional, razonamiento, etc.
- Analizar las emociones que el hecho delictivo suscita en el/la participante y su variación tras pasar por el programa.
- Reconocer la responsabilidad en las propias conductas así como la influencia que sobre ellas tienen los pensamientos y las emociones.



4. SESIONES

SESIÓN 18. TRES PREGUNTAS: ¿QUÉ PIENSAS, QUÉ SIENTES, QUÉ HACES...?

I. FUNDAMENTACIÓN Y BASES TEÓRICAS

En esta sesión, trabajaremos en conjunto los pensamientos, emociones y conductas que se producen en el ámbito viario e intentaremos averiguar si todavía existen tensiones (conflictos), que generen este malestar psicológico entre nuestros pensamientos, emociones y conductas que impiden una sintonía.

Aunque dentro de la Teoría de la Disonancia Cognitiva de Festinger, no se dé mucho protagonismo a las emociones, sí se manifiestan en el malestar psicológico que afirma el autor. En este momento, trataremos al mismo nivel la cognición, la emoción y la conducta, para comprobar las disonancias que entre ellas pueden existir frente a nuestra actitud en la vía pública.

2. METODOLOGÍA

Comenzaremos la sesión de trabajo, presentando el módulo junto con los objetivos principales que se pretenden trabajar y el reto que nos planteamos, utilizando la metáfora del árbol:

“En la sesión anterior finalizamos el sextomódulo del programa: las habilidades sociales, donde descubrimos la importancia que tienen estas para nuestra conducta vial saludable y respetuosa.

Con la realización de este sexto módulo obtuvimos una nueva hoja más que complementaba nuestro proceso de crecimiento como conductores/as y ciudadanos/as que comparten la vía pública. En esta sesión realizaremos una revisión conjunta sobre nuestros pensamientos, emociones y conductas en la vía pública. Durante las sesiones anteriores ya hemos ido trabajando cada uno de ellos y en la sesión de hoy comprobaremos que funcionan perfectamente en “sintonía” o si todavía existe alguna “tensión” entre ellos.

Con el trabajo de este nuevo módulo conseguiremos una última hoja de la copa de nuestro árbol, pues ya tenemos todos los elementos completos en el nuevo crecimiento: raíces, tronco, ramas y follaje, completando nuestro proceso para convertirnos en “unos nuevos/as conductores/as”.

Una vez se ha introducido el módulo, comenzaremos con la actividad propuesta para la sesión.

Dinámica ¿Qué piensas, qué sientes, qué haces?

Se solicitará al grupo que entre todos/as definan los conceptos de PENSAMIENTOS-EMOCIONES-CONDUCTAS de la siguiente tabla:

¿QUÉ SON...		
...los pensamientos?	...las emociones?	...las conductas?

Una vez finalizado las definiciones, se solicitará al grupo que pongan ejemplos y clasifiquen los pensamientos, emociones y conductas que se han trabajado a lo largo de las diferentes sesiones del programa, tanto los positivos para nuestra seguridad vial, como los negativos.

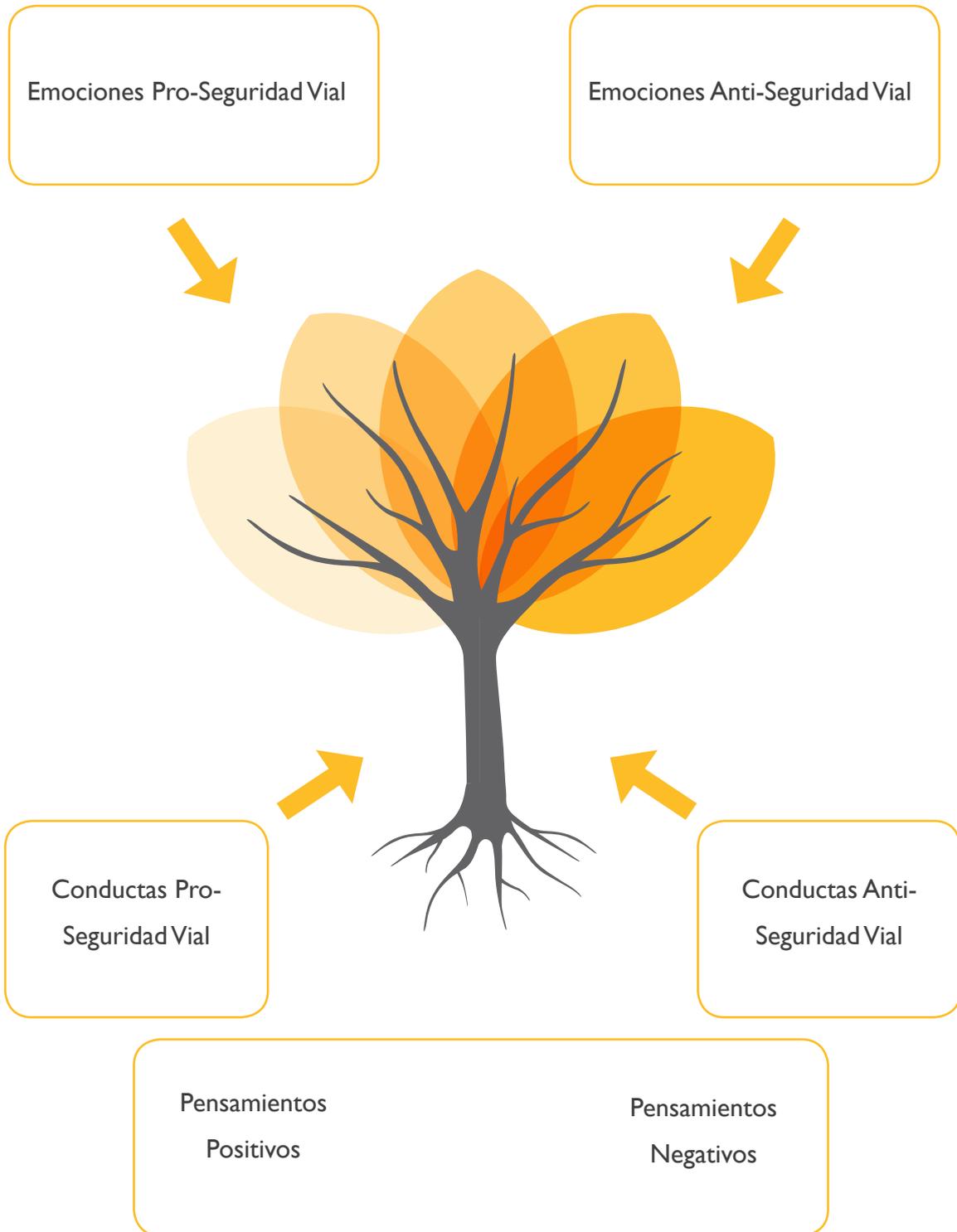
Continuando con la dinámica, el siguiente paso será completar el “árbol del grupo” que aparece más abajo, de manera individual en el manual, apoyándose en la siguiente instrucción:

“Tomando el árbol que hemos ido trabajando a lo largo de los diferentes módulos, pensaremos en las raíces como nuestros pensamientos, y clasificaremos todo lo que recordemos haber trabajado, en positivo o negativo para la seguridad vial. De la misma manera, pondremos ejemplos de conductas en nuestro tronco que nos sustenta y emociones en las hojas de nuestro árbol.

Al finalizar, entre todos fabricaremos el árbol del grupo con todo lo positivo y negativo que hemos aprendido referente a nuestros pensamientos, emociones y conductas a lo largo de estas semanas. En todo momento se intentará que los todos los elementos que se están describiendo estén en sintonía y no se produzca una disonancia cognitiva. Si se produjera, se darán razones y motivaciones para eliminarla según la teoría comentada”.



ÁRBOL DEL GRUPO



FIN DE MÓDULO

Es recomendable que en los últimos minutos de esta sesión el profesional repase los objetivos generales del módulo para resolver las posibles dudas o problemas que nos impidan alcanzar los objetivos trabajados en cada una de las sesiones.

Concluiremos la sesión haciendo referencia al título del módulo con la metáfora del árbol: A través de este módulo hemos asentado e interiorizado que “.....” a través de (objetivos del módulo) hemos trabajado....., y hemos conseguido.....

Una vez finalizadas estas reflexiones presentaremos de manera breve el siguiente módulo, con la metáfora del árbol y los principales objetivos y retos: “en el siguiente módulo realizaremos las conclusiones finales del programa en su totalidad conseguiremos poner el marcha nuestro crecimiento (árbol) en la carretera en un futuro inmediato (cuando cumplan su pena de privación del derecho a conducir)....., el símbolo que utilizaremos será (añadir la carretera).

5. BIBLIOGRAFÍA

- Festinger, L. (1993). La teoría de la disonancia cognoscitiva (extracto por A. Ovejero). *Psicothema*, 5(1), 201-206.



MÓDULO VIII. CONCLUSIONES



“No te descuides, mantén tu crecimiento”

Sesión 19



ÍNDICE

1. Introducción	334
2. Objetivos	334
3. Sesiones:	
Sesión 19: No te descuides, mantén tu crecimiento.....	334

1. INTRODUCCIÓN

Nos encontramos en el último módulo y sesión del programa. Por ello, esta sesión es abierta a criterio de el/la profesional. No debemos olvidar que como última sesión, se debería realizar una retrospectiva de cómo ha ido evolucionando el grupo desde el inicio hasta el momento actual y sobretodo potenciar en este momento final, un gran impulso para el cambio.

2. OBJETIVOS DEL MÓDULO

- Valorar el paso por el programa.
- Analizar si el paso por el programa se verá reflejado en el comportamiento al volante o en otras áreas de la vida del participante.
- Obtener un compromiso de cambio por parte de los asistentes.

3. SESIONES

SESIÓN 19. NO TE DESCUIDES, MANTÉN TU CRECIMIENTO

I. METODOLOGÍA

Comenzaremos la sesión de trabajo, presentando el módulo junto con los objetivos principales que se pretenden trabajar y el reto que nos planteamos, utilizando la metáfora del árbol:

“En la sesión anterior finalizamos el módulo VII del programa: revisión de nuestros pensamientos, emociones y conductas.”

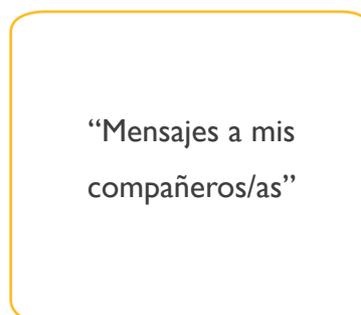
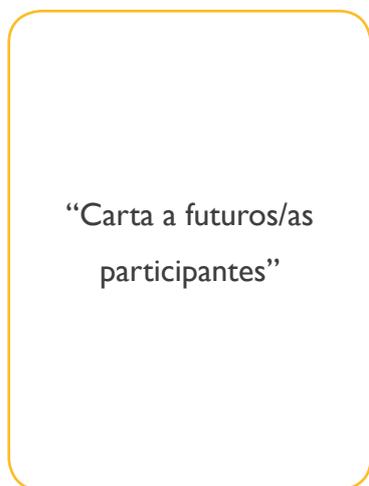
Con la realización de este séptimo módulo obtuvimos la última hoja que completaba nuestro proceso de crecimiento como conductores y ciudadanos que comparten la vía pública. En esta sesión, realizaremos una valoración generalizada del programa y nos daremos un impulso motivador, ya que en breve volveremos a ser conductores de nuestros vehículos y tenemos que estar preparados y seguros para volver a enfrentarnos a esta situación.



Con el trabajo de este nuevo módulo conseguiremos que nuestro árbol ya se sitúe en la vía pública, ya estamos situados y preparados para poner en práctica todo lo aprendido. Una carretera está en la base de nuestro árbol, una nueva vía, un nuevo camino que vamos a iniciar ahora cada uno de nosotros/as por separado.

Una vez se ha introducido el módulo, comenzaremos con la actividad propuesta para la sesión, que consistirá en que cada participante, valore el programa, escribiendo una carta o un conjunto de pensamientos, ideas, etc., que le gustaría transmitir a futuros/as participantes de este programa y un mensaje (o carta) a sus propios compañeros/as.

Dinámica: Tus conclusiones en una carta



Una vez finalizados los escritos, quien lo desee y voluntariamente, podrán compartirlos con el resto. Se puede proponer a los/as participantes que escriban la carta a futuros/as asistentes en un folio aparte, si desean que sea transmitida. En este momento, si se dispone de otras cartas de anteriores participantes, se mostrarán o se pedirá voluntarios/as para su lectura.

Para cerrar esta sesión, se pedirá a cada participante que vuelva a la contraportada de su manual y acabe de rellenar su ficha personal. Se espera que sean comentarios positivos y que muestren el inicio del cambio y su evolución. Una vez acabada esta tarea, antes de despedirse se comunicará al grupo que se puede llevar su manual como recuerdo o referencia de todo su esfuerzo y trabajo realizado.

Se les informará de la sesión de seguimiento que tendrá lugar dentro de un mes.



ANEXO I. FASE TERAPÉUTICA DE PROSEVAL: LISTADO DE DINÁMICAS POR MÓDULO Y SESIÓN

MÓDULO I. MOTIVACIÓN INICIAL PARA EL CAMBIO	
SESIONES	DINÁMICAS
Sesión 1. Cuéntanos, vamos a conocernos como conductores	1° Presentación y exposición de normas
	2° Los reporteros
	3° El juego de las normas
Sesión 2. Paso a paso. El A-B-C	¿Qué pasó?
Sesión 3. ¿Cuáles son tus motivos iniciales?	Mis motivos
MÓDULO II. TOMA DE DECISIONES	
Sesión 4. Hablemos de decisiones	1° Consenso en grupo, las decisiones
	2° Mi cerebro y mis decisiones
Sesión 5. Tú decides	Estudio de casos
	En positivo
Sesión 6. De la percepción a la acción	Así fue el proceso de mi decisión
	Tablas de decisión
MÓDULO III. PERCEPCIÓN DEL RIESGO EN LA VÍA PÚBLICA	
Sesión 7. Mis temores favoritos	1° ¿Cuáles son tus temores?
	2° Cero Riesgo
	3° Trafico y Riesgos
	Un mensaje preventivo

Sesión 8. Las amenazas en el tráfico	1° Una amenaza
	2° Las amenazas en el tráfico
	Infracciones y Castigos
Sesión 9. El equilibrio del riesgo, lo que percibo y lo que acepto	1° El rompecabezas
	2° La gran apuesta
	3° La opción más segura
	Los espías del riesgo
MÓDULO IV. EMOCIONES, CONTROL DE LA CONDUCTA E IMPULSIVIDAD	
Sesión 10. Mis emociones	¿Sabes identificar tus emociones?
	Mis emociones
	¿Sabes qué emociones sientes cuando conduces?
Sesión 11. ¿Puedo controlar mis impulsos?	Mírame a los ojos
	Que no te domine, cuánto podemos aguantar
	Cambia el chip
Sesión 12. Técnicas de afrontamiento	¡Respira!
	¡Relájate!
	Consigue un 100% de atención. Mindfulness.
MÓDULO V. PSICOFISIOLOGÍA Y SEGURIDAD DEL SER HUMANO	
Sesión 13. Mira y atiende	Cierra los ojos
	Mi vista
	Con toda mi atención
	Fíjate
Sesión 14. Conoce tus límites	Metáfora del panadero
	¿Quién controla a quién?
	Bajo las normas

MÓDULO VI. HABILIDADES SOCIALES EN LA VÍA PÚBLICA	
Sesión 15. Empatía y asertividad	¿Qué es la empatía?
	Te entiendo
	Tres estilos
	Practica asertividad
Sesión 16. Mi comunicación en la vía	Sin palabras
	Reunión no verbal
Sesión 17. Si me encuentro con un conflicto	El dilema de John
MÓDULO VII. REVISIÓN DE PENSAMIENTOS, EMOCIONES Y CONDUCTAS	
Sesión 18. Tres preguntas: ¿Qué piensas, qué sientes, qué haces...?	¿Qué piensas, qué sientes, qué haces?
MÓDULO VIII. CONCLUSIONES	
Sesión 19. No te decides, mantén tu crecimiento	Tus conclusiones en una carta

