

BÚSQUEDA IMPULSIVA DE SENSACIONES Y COMPORTAMIENTO DE RIESGO EN LA CONDUCCIÓN²

Rubén Ledesma¹ - Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata
 Fernando Poó - Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata
 Raquel Peltzer - Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata

RESUMEN

Este trabajo analiza la relación entre el rasgo *Búsqueda Impulsiva Sensaciones (ImpSS)* y los comportamientos de riesgo durante la conducción. Se trabaja con una muestra no-probabilística por cuotas de edad y sexo, compuesta por 204 conductores de la ciudad de Mar del Plata (Argentina). Los datos se obtienen mediante la escala de *ImpSS* del cuestionario de personalidad de Zuckerman-Kuhlman y una escala tipo Likert compuesta por un conjunto de ítems que indagan conductas de riesgo en la conducción. La relación entre ambos constructos se analiza para la muestra total y para los subgrupos definidos por género y edad. Los resultados indican la existencia de una correlación positiva entre las variables para la muestra total. Esta correlación resulta más pronunciada en los grupos de menor edad, especialmente los hombres jóvenes. Los hallazgos van en el sentido de lo que indica la literatura previa proveniente de otros países y culturas. Se discuten las consecuencias prácticas de estos resultados.

Palabras-clave: Búsqueda Impulsiva de Sensaciones; riesgo en la conducción; tránsito; diferencias de género; diferencias de edad

IMPULSIVE SENSATION SEEKING AND RISKY DRIVING BEHAVIOR

ABSTRACT

This paper analyzes the relationship between Impulsive Sensation Seeking (ImpSS) and risky driving behaviour. Participants are 204 Argentinean drivers from a non-probabilistic sample stratified by gender and age. Impulsive Sensation Seeking is measured by the *ImpSS* scale from the ZKPQ personality questionnaire. Risky driving is assessed by a Likert type scale containing items that are indicators of several risky driving behaviours. The correlation between both constructs is analyzed for the total sample and for sub-samples of age and gender. The results indicate a positive correlation between the variables for the total sample. The correlation is stronger for the group of young people; especially, for the young men sub-sample. Our findings are according to the previous research from others countries and cultures. The practical implications of these results are discussed.

Keywords: Impulsive Sensation Seeking; risky driving behaviors; traffic; age differences; gender differences

INTRODUCCIÓN

El concepto de 'Búsqueda de Sensaciones' (BS)

Entre los rasgos de personalidad que se han encontrado asociados a los comportamientos de riesgo en la conducción se encuentra la *Búsqueda de Sensaciones (BS)* o *'Sensation Seeking'*, un concepto propuesto y ampliamente analizado por Zuckerman (1979, 1994). Este constructo se ha definido como la búsqueda de experiencias y sensaciones intensas, nuevas, variadas y complejas, que conllevan la participación en conductas que implican riesgo físico, social, legal o financiero (Zuckerman, 1994). Según Zuckerman (1979) la *BS*

respondería a diferencias individuales en los niveles óptimos de *'arousal'* que cada individuo necesitaría para funcionar adecuadamente. En comparación con otros individuos, los *'altos'* buscadores de sensaciones necesitan más estimulación para mantener un nivel óptimo de activación, lo que los lleva a una búsqueda más activa de novedades y sensaciones intensas que permitan mantener el equilibrio necesario. En la práctica, el constructo se evalúa generalmente mediante la escala *SSS-V (Sensation Seeking Scale-FormV)*, desarrollada por Zuckerman (1979), aunque posteriormente se han propuesto otras formas de evaluación (Zuckerman, Kuhlman, Joireman, Teta & Kraft, 1993).

La investigación acumulada a lo largo de varios años indica que el rasgo *BS* tendría una fuerte base biológica y un alto grado de heredabilidad (Zuckerman, 1994; Zuckerman & Kuhlman, 2000), aunque también sería sensible al efecto de variables contextuales (ver p.e. Stoel, De Geus & Boomsma, 2006). Actualmente, las

¹ *Contato:*

Funes 3250, Cuerpo V - Nivel III, Mar del Plata (7600), Bs. As., Argentina. Tel/Fax: 54 223 4752266. E-mail: rdledesma@gmail.com

² Trabajo financiado por la Universidad Nacional de Mar del Plata

diferencias individuales en *BS* se entienden por una conjunción de factores biológicos, psicológicos y sociales, que influirían sobre las conductas, hábitos, actitudes y preferencias de las personas (Roberti, 2004). Se ha encontrado que los individuos con altos y bajos puntajes en *BS* difieren entre sí tanto en marcadores biológicos, como conductuales, cognitivos y emocionales (Roberti, 2004; Rosenbloom, 2003a). A nivel biológico, Zuckerman ha proporcionado varias revisiones de estudios que indican diferencias en medidas bioquímicas y psicofisiológicas (Zuckerman, 1990; Zuckerman & Khulman, 2000). En particular, la monoaminoxidasa (MAO) sería un elemento heredado que jugaría un rol clave, como enzima encargada del metabolismo de neurotransmisores cerebrales. En especial, la MAO tipo B se ha encontrado que es baja en los altos buscadores de sensaciones, característica que estos compartirían con los trastornos en los que está comprometido el control de impulsos (Zuckerman & Khulman, 2000). Una de las funciones de la MAO-B es regular los niveles de dopamina, la cual a su vez se encuentra relacionada con las sensaciones de placer.

Las diferencias psicológicas entre altos y bajos buscadores también han sido objeto de investigación. Por ejemplo, a nivel cognitivo, los primeros parecen tener mejores capacidades de atención focalizada o selectiva y responden de una manera más rápida y precisa en tareas atencionales con estímulos complejos (Ball & Zuckerman, 1992; Martin, 1985). A nivel emocional, los buscadores de sensaciones parecen ajustarse mejor y mostrar menos ansiedad en situaciones de estrés, posiblemente porque son capaces de afrontar estas situaciones como un desafío (Franken, Gibson, & Rowland, 1992; Zuckerman & Khulman, 2000). Finalmente, las diferencias también se observan en las preferencias, hábitos y estilos de vida. Los altos buscadores de sensaciones se sienten orientados a profesiones no rutinarias, prefieren los deportes considerados extremos y son más proclives a incurrir en conductas de riesgo, tales como el consumo de drogas (Roberti, 2004, Zuckerman & Khulman, 2000). Otras diferencias se han observado en áreas tan variadas como los hábitos alimenticios (Terasaki & Imada, 1988), las preferencias musicales (Little & Zuckerman, 1986) y las actividades de recreación (Weisskirch & Murphy, 2004)

Por último, existen diferencias importantes en el rasgo *BS* según la edad y el sexo de los sujetos (Ball, Farnill & Wangemen, 1984; Chico-Librán,

2000). En general la *BS* es más pronunciada en los jóvenes, disminuyendo progresivamente hacia la adultez. Por otro lado, los hombres muestran generalmente puntajes más altos en las escalas de *BS*. Estos resultados se han encontrado en diversos países, siendo un patrón que se explicaría por una conjunción de factores, en donde intervendrían diferencias biológicas pero también factores psicosociales, por ejemplo, las definiciones culturales sobre las expectativas de rol con relación al género (ver p.e. Chico-Librán, 2000).

Búsqueda impulsiva de sensaciones

Si bien Zuckerman en sus comienzos se interesa principalmente por el rasgo *BS* y sus bases psicobiológicas, es conveniente mencionar que posteriormente el autor incluye la *BS* como una dimensión dentro de un modelo de personalidad más comprensivo y de base psicobiológica: el modelo factorial de los 'Cinco Alternativos', que da lugar al cuestionario de personalidad Zuckerman-Kuhlman o *ZKPQ* (Zuckerman, Kuhlman, Joireman, Teta & Kraft, 1993). La versión final de este modelo de personalidad, luego de sucesivas revisiones y análisis, incluye el supra-rasgo *Búsqueda Impulsividad de Sensaciones (ImpSS)*, una dimensión que integra aspectos de *BS* e impulsividad. Esta se caracterizaría como una búsqueda activa de experiencias que suponen excitación y riesgo, acompañada de falta de planificación en las acciones y tendencia a actuar impulsivamente, es decir, sin evaluar las posibles consecuencias o el riesgo de las acciones (Zuckerman, 2006). Así, la *ImpSS* contemplaría una forma específica de *BS*, basadas en mecanismos más impulsivos (Roberti, 2004). Zuckerman (1994) entiende que estos dos rasgos se encuentran relacionados porque compartirían un sustrato biológico común y postula que predecirían el mismo tipo de conductas, lo cual parecería cierto para el caso de las conductas de riesgo (Zuckerman & Khulman, 2000).

No obstante, también es conveniente mencionar que en la práctica, la medida *ImpSS* correlaciona fuertemente con la medida convencional de búsqueda de sensaciones (la escala *SSS-V*), lo cual indicaría una base común para ambas medidas (Roberti, 2004). Sin embargo, la escala *ImpSS* del cuestionario *ZKPQ* tiene la ventaja añadida de que sus ítems son generales en cuanto al contenido. Es decir, no se incluyen, como en el caso de la *SSS-V*, ítems referidos a actividades específicas – p.e. descripciones de actividades

deportivas -, los cuales podrían ser sensibles a diferencias culturales.

Búsqueda de Sensaciones y conductas de riesgo

Horvath & Zuckerman (1993) y Zuckerman & Kuhlman (2000) advierten que el rasgo *BS*, en especial la *ImpSS*, tiene una relación evidente con la adopción de conductas de riesgo en diferentes esferas del comportamiento. Estos autores proporcionan evidencia sobre dicha asociación en áreas tales como consumo de drogas, comportamiento sexual y juego. En este sentido, se han desarrollado muchos trabajos de investigación que analizan las conductas de riesgo en relación a la *BS*, existiendo a la fecha bastante evidencia acumulada en diferentes dominios de comportamiento (Roberti, 2004). En general, los resultados son muy claros en mostrar que los altos buscadores de sensaciones se involucran más en conductas de riesgo de diferente tipo.

A nivel de los mecanismos psicológicos subyacentes a esta relación se han planteado varias explicaciones (Horvath & Zuckerman, 1993). En primer lugar, los altos buscadores de sensaciones tienden a mostrar una subestimación en las apreciaciones subjetivas de riesgo, aún en actividades que nunca han realizado. Además, anticipan estas situaciones con menos ansiedad y se muestran menos evitativos que el resto de las personas (Zuckerman, 1979). Horvath & Zuckerman (1993) también entienden que los altos *BS* valorarían más las recompensas de las actividades riesgosas, puesto que encuentran en ellas mayor placer y una vía adecuada para mantener sus niveles óptimos de activación. También se ha planteado que los grandes buscadores de sensaciones tienen un '*sesgo optimista*' (Weinstein, 1980); es decir, sienten que en ellos las consecuencias negativas de las acciones son menos probables. Esto estaría acompañado de una sobreestimación de sus propias habilidades y destrezas para sortear las situaciones riesgosas (Horvath & Zuckerman, 1993).

La influencia social también se ha mencionado como un factor explicativo. Horvath & Zuckerman (1993) postulan que existirían mecanismos de modelado y refuerzo social en las conductas de riesgo (aprendizaje social) que se darían en el grupo de pares. Es posible, que los buscadores de sensaciones se sienten de ante mano atraídos por compañeros interesados en tareas de riesgo, lo que posteriormente influiría sobre su valoración del riesgo y reforzaría la participación en

comportamientos y actividades arriesgadas. Los autores mencionan también que, en los más jóvenes, las actividades de búsqueda de sensaciones pueden comenzar como un desafío dentro del propio grupo. En este caso, no involucrarse en la actividad implica un riesgo social – pérdida de estima en el grupo - que puede subjetivamente superar el riesgo percibido de la actividad en sí misma.

Otro elemento de interés es que en los altos *BS*, a mayor apreciación de riesgo mayor motivación a involucrarse en una actividad, mecanismo que sería inverso en los bajos *BS*, quienes se ven más disuadidos de realizar una actividad cuanto mayor es su riesgo (Rosenbloom, 2003a). Esto tendría consecuencias prácticas importantes en cuanto a las intervenciones preventivas en la población de altos *BS*, ya que pondría en tela de juicio la efectividad de ciertas medidas o acciones basadas en enfatizar el riesgo y las consecuencias negativas de una conducta. Este aspecto se retoma en la discusión final de este trabajo.

Búsqueda de sensaciones y conductas de riesgo en la conducción

En cuanto a relación entre *BS* y conducción, Jonah (1997) proporciona una revisión temprana de la literatura en el tema, planteando que la gran mayoría de los estudios encuentran una correlación moderada entre *BS* y diferentes conductas de riesgo al conducir. Estudios posteriores han obtenido resultados en el mismo sentido, para diferentes conductas de riesgo. La *BS* se ha estudiado en relación a la velocidad (Jonah, Thiessen & Au-Yeung, 2001); el uso de medidas de protección, como el cinturón de seguridad (Jonah, Thiessen & Au-Yeung, 2001); la agresión y la ira en la conducción (Dahlen, Martín, Ragan & Kuhlman, 2005; Dahlen & White, 2006; Jonah, Thiessen & Au-Yeung, 2001; Schwebel, Severson, Ball & Rizzo, 2006); las violaciones de tráfico (Schwebel, Severson, Ball & Rizzo, 2006, Sümer, 2003); el historial de accidentes (Iversen & Rundmo, 2002) y la efectividad de las campañas y medidas de prevención (Rundmo & Iversen, 2004). En síntesis, estos estudios indican una relación entre este rasgo y las diferentes conductas de riesgo, especialmente en el grupo de los conductores jóvenes. Además, hay cierta coincidencia en señalar las limitaciones de las formas convencionales de intervención en materia de seguridad vial para la población de altos *BS*.

No obstante, si bien la relación entre *BS* y riesgo en la conducción constituye un hecho bien establecido, conviene mencionar algunas limitaciones de la investigación previa. En primer lugar, una limitación importante es que los estudios revisados no analizan, o al menos no informan, las correlaciones entre *BS* y riesgo desagregadas por grupos de edad y sexo, siendo que ambas variables pueden ser críticas como moderadoras de la relación. Así, cabría preguntarse si la relación entre *BS* y riesgo es válida para todos los grupos de edad o, por ejemplo, solo se presenta en los más jóvenes. También podríamos preguntarnos si se presenta algún tipo de interacción entre la edad y el sexo de los sujetos. Por otro lado, cabe mencionar que los estudios revisados utilizan la escala *SSS-V* como medida de *BS*. No obstante, si consideramos los últimos planteos de Zuckerman, poderíamos suponer que escala *ImpSS* sería un instrumento más apropiado y una mejor medida predictora de los comportamientos de riesgo en la conducción. Por último, y lo más importante, hay que señalar que los trabajos referenciados corresponden mayoritariamente a países anglosajones y nórdicos, con culturas y contextos viales muy diferentes del latinoamericano. En este sentido, habría que ser muy cautos a la hora de generalizar la correspondencia transcultural de la relación entre *BS* y conductas de riesgo en la conducción; en especial, si consideramos que el contexto del tráfico y la seguridad vial pueden variar sensiblemente de un país a otro.

Este trabajo se plantea replicar y ampliar los estudios mencionados en una muestra argentina de población general, desagregada por grupos de edad y sexo, y utilizando la medida de búsqueda impulsiva de sensaciones *ImSS*. Nos proponemos como objetivos: a) analizar las diferencias de edad y género en *BS* y comportamientos de riesgo en la conducción, b) analizar la correlación entre *BS* y riesgo en la conducción, y c) determinar si la correlación entre *BS* y riesgo varía según los diferentes subgrupos de edad y sexo. Esperamos proporcionar evidencia sobre la relación entre ambas variables en nuestro contexto cultural y aportar nuevos resultados para discutir y mejorar las intervenciones posibles en seguridad vial.

MÉTODO

Participantes

Se trabaja con una muestra de conductores de la ciudad de Mar del Plata (Argentina) que acceden voluntariamente a participar del estudio

($n=204$). La muestra es no probabilística por cuotas definidas según sexo y edad (*Grupo 1: 18 a 34 años* y *Grupo 2: mayores de 35 años*). Basados en un análisis de la potencia, estimamos un número mínimo de $n=49$ sujetos para cada cuota de *Edad x Sexo*. Este valor se estima, siguiendo la revisión de Jonah (1997), bajo el supuesto de un efecto aproximado de $r=0,35$, fijando $Alfa = 0,05$ y $1-\beta = 0,80$ (unilateral). Así, se establece a priori un tamaño de muestra mínimo de 196 sujetos (49 sujetos x 4 cuotas). A este número se añaden 8 sujetos más que funcionarían como posibles reemplazos en caso de valores faltantes u otros problemas en la toma de datos. Para la inclusión de los sujetos se plantean como criterios básicos: ser mayor de edad, tener registro de conductor y haber manejado al menos una vez por semana durante los últimos 3 meses

Instrumentos

Se utiliza la escala *ImpSS* de búsqueda impulsiva de sensaciones del cuestionario de personalidad de Zuckerman y Kuhlman (Zuckerman et al., 1993). Se trata de una escala compuesta por 19 ítems en formato de respuesta 'verdadero/falso' que funcionan como indicadores del rasgo evaluado (Ejemplo de ítems: "*Me gusta tener experiencias y sensaciones nuevas y excitantes aún cuando sean un poco arriesgadas*", "*A menudo me dejo llevar por nuevas y atractivas ideas, sin pensar en sus posibles complicaciones*"). Por otro lado, los comportamientos de riesgo se evalúan mediante una escala de *Riesgo en la Conducción* tipo *Likert* diseñada *ad hoc* y compuesta por 15 ítems que indagan diferentes comportamientos de riesgo en la conducción (Ejemplos de ítems: "*Seguir de cerca o 'pegarse' a otros vehículos*", "*Saltarse las normas de tránsito*", "*En la ciudad, manejar un poco por encima del límite de velocidad*"). Los resultados del Análisis Paralelo indican que la escala puede ser considerada unidimensional. La consistencia interna de la medida propuesta también resulta satisfactoria ($Alfa$ de Cronbach = 0,88). Complementariamente a estas dos escalas, se aplica un cuestionario en el que se solicitan datos socio-descriptivos básicos.

Análisis

Se analizan las diferencias en los puntajes en las escalas de *ImpSS* y *Riesgo* según grupos de Edad y Sexo. Por otro lado, se analizan las correlaciones entre las variables estudiadas para la muestra total y para las sub-muestras definidas por

edad y sexo. Por último, se comparan los coeficientes de correlaciones para las distintas submuestras y se analiza la significación estadística de las diferencias observadas (Test z de diferencia entre coeficientes r de Pearson).

RESULTADOS

Diferencias de Edad y Sexo

En cuanto a las puntuaciones en la escala *ImpSS*, se obtienen diferencias significativas por Edad [$F(1)=23,03$, $p<0,01$] pero no por Sexo [$F(1)=1,08$, $p>0,05$]. En relación a los puntajes de la escala de *Riesgo en la Conducción*, se observan

diferencias significativas por Edad [$F(1)=5,40$, $p<0,01$] y Sexo [$F(1)=10,93$, $p<0,01$]. La interacción entre ambos factores no resulta significativa en ninguno de los dos casos. Los gráficos 1 y 2 muestran las medias y sus IC al 95% para los diferentes grupos en ambas variables. Estos gráficos permiten una inspección más intuitiva de las diferencias encontradas. En general, se observa un decremento en ambas variables con la edad, así como mayores puntuaciones en el grupo de hombres. No obstante, como hemos mencionado, esta diferencia de género solo resulta significativa para la escala de *Riesgo*.

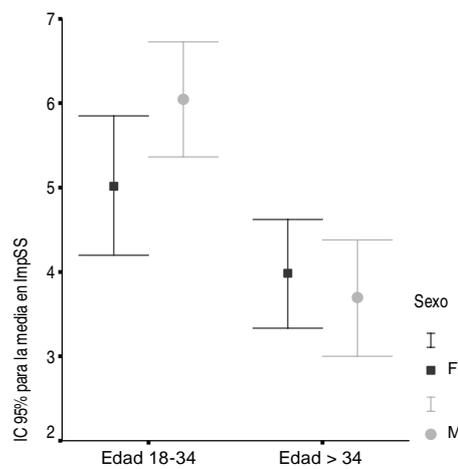


Gráfico 1. Medias e IC para la Escala de *ImpSS* según grupos de *Edad x Sexo*.

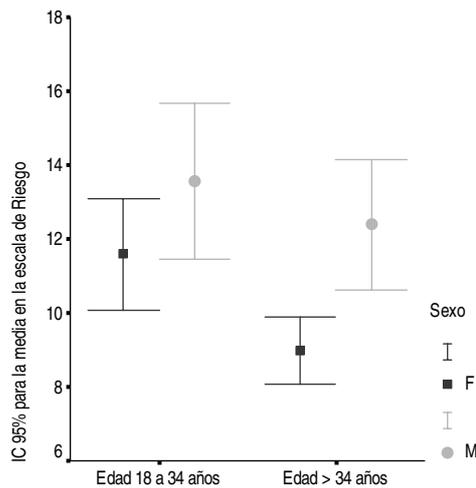


Gráfico 2. Medias e IC para la escala de *Riesgo en la Conducción* según grupos de *Edad x Sexo*.

Correlación entre ImpSS y Riesgo en la Conducción

Para la muestra total se obtiene una correlación positiva y moderada entre las escalas de *ImpSS* y *Riesgo en la Conducción* ($r=0,31$, $p<0,01$). Estas correlaciones son similares si se calculan por separado para el grupo de hombres ($r=0,31$, $p<0,01$) y de mujeres ($r=0,35$, $p<0,01$), siendo la diferencia no significativa ($z=0,31$,

$p>0,05$). En cuanto a los grupos definidos por Edad, la correlación en el grupo de sujetos más jóvenes es $r=0,48$, $p<0,01$; y en el grupo de mayor edad es $r=-0,02$, $p>0,05$. La diferencia entre ambos coeficientes de correlación resulta significativa ($z=3,71$, $p<0,01$).

Finalmente, las correlaciones al considerar los subgrupos resultantes de combinar ambas variables (*Edad x Sexo*) se presentan en la Tabla 1.

Tabla 1. Correlaciones entre *Búsqueda Impulsiva de Sensaciones* y *Riesgo en la Conducción* para los diferentes grupos de Edad x Sexo.

Grupos		<i>r</i>
Grupo 1	Mujeres	0,40(**)
	Hombres	0,56(**)
Grupo 3	Mujeres	0,17
	Hombres	-0,08

** $p<0,01$

Para este caso, la comparación de los coeficientes de correlación también indica que las diferencias son significativas al comparar los grupos de edad. En cambio, las diferencias observadas entre hombres y mujeres no son significativas en ninguno de los dos grupos.

DISCUSIÓN

En general los resultados obtenidos son convergentes con la literatura previa proveniente de otros países y contextos, la cual indica una correlación positiva y moderada entre *BS* y distintas conductas de riesgo en la conducción. También son similares los hallazgos del estudio en relación a las diferencias por edad y sexo en ambas variables. En cuanto a la *BS*, los estudios previos señalan que los hombres tienden a obtener niveles superiores en la escala y también que los puntajes tienden a ser inferiores en la medida en que aumenta la edad (p.e. Ball, Farnill & Wangemen, 1984; Chico-Librán, 2000). En este sentido, hemos observado un patrón descriptivamente similar, aunque las diferencias observadas según sexo no resultan significativas.

Por otro lado, encontramos que existen diferencias importantes en cuanto a la fuerza de la relación entre *BS* y la escala de *Riesgo en la Conducción* para los distintos grupos de edad. La correlación entre ambas variables estaría presente solo para los sujetos más jóvenes. Dicho de otro modo, para el grupo de mayor edad, el rasgo *BS* no parece asociado a las diferencias individuales en el

comportamiento de riesgo en la conducción. Este resultado podría atribuirse a varios factores. En primer lugar, como hemos mencionado, los niveles de *BS* se reducen progresivamente con la edad y podríamos suponer que las conductas de riesgo en la conducción implican superar un umbral en el rasgo *ImpSS* que los individuos de mayor edad generalmente no alcanzarían. No obstante, este resultado también podría relacionarse con el grado de experiencia en la conducción. Así, los más jóvenes se encontrarían en una etapa en la cual la conducción resulta aún una tarea novedosa en varios sentidos y supone una fuente mayor de estimulación. En cambio, la novedad y el desafío de la tarea se pierden progresivamente en la medida en que se gana experiencia en la conducción y la actividad se automatiza; de modo que los buscadores de sensaciones de mayor edad deberían 'migrar' hacia otras fuentes alternativas de estimulación. Desde luego, en los más jóvenes la asociación entre *BS* y riesgo en la conducción podría estar relacionada también con un mayor efecto de la influencia social de los pares, como han sugerido Horvath e Zuckerman (1993).

La relación entre *BS* y riesgo en los jóvenes, además, parece indistinta del sexo. Aunque esta relación es algo más pronunciada en los hombres, la diferencia entre los coeficientes de correlación no es significativa. Esto indicaría que dicha relación está presente en ambos grupos, aunque no implica que puedan suponerse los mismos mecanismos de influencia social o

contextual. En todo caso, la relación entre *BS* y conductas de riesgo podría explicar, especialmente en los hombres, los mayores niveles de accidentalidad presentes en esta población específica, sobre todo si consideramos que la búsqueda impulsiva de sensaciones también se encuentra relacionada con otro factor de riesgo importante en accidentes de tránsito, como lo es el consumo de drogas y alcohol. Jonah (1997) ha señalado que la *BS* podría afectar directamente a los comportamientos de riesgo en la conducción - por ejemplo, conducir a alta velocidad -, pero también indirectamente, influyendo sobre otros comportamientos riesgosos, tales como el consumo de alcohol.

Una pregunta más compleja tiene que ver con las consecuencias prácticas de estos hallazgos. ¿Qué intervenciones podrían ser recomendadas en materia de prevención, formación o control para el caso de sujetos con altos niveles de *ImpSS*? Si bien la literatura en este sentido es escasa, algunos autores han sugerido algunas respuestas a esta pregunta (Donohew & Bardo, 2000; Jonah, 1997). En principio, hay estudios que plantean que las medidas convencionales son de dudosa eficacia en esta población, e incluso podrían resultar contraproducentes. Por ejemplo, se ha sugerido que las campañas que enfatizan los riesgos posibles en la conducción podrían estimular a los buscadores de sensaciones a involucrarse más en comportamientos de riesgo, en lugar de disuadirlos de tales conductas (Rosenbloom, 2003b). Como ya hemos comentado, los altos buscadores de sensaciones son más proclives a involucrarse en actividades que evalúan como riesgosas, al contrario de lo que sucedería con los bajos buscadores de sensaciones. Jonah (1997) entiende que si estos sujetos realmente desean y buscan el riesgo en la conducción, es poco probable que cambien sus conductas en respuesta a esfuerzos persuasivos y, en ese caso, la única intervención posible sería a nivel de la infraestructura vial. Aunque el autor también plantea la hipótesis que, frente a las mejoras en las condiciones viales, estos individuos podrían ser más proclives a 'compensar' los beneficios en seguridad asumiendo mayor riesgo (Wilde, 1994).

En el contexto del consumo de drogas, Donohew y colaboradores también se han planteado la pregunta sobre las intervenciones posibles en el grupo de altos buscadores de sensaciones (Donohew & Bardo, 2000; Donohew, Palmgreen & Lorch, 1994; Donohew, Zimmerman, Cupp, Novakb, 2000). Los autores entienden que esta

discusión debería basarse en reconocer la importancia de las bases biológicas de la *BS* como rasgo de personalidad, y plantean que si se quieren diseñar intervenciones y mensajes efectivos para esta población, es necesario tener en cuenta sus necesidades y tratar de sacar provecho de ello. Estos autores han estudiado cuáles serían las comunicaciones o mensajes más persuasivos en esta población. En resumen, sus hallazgos indican que los individuos de este grupo prefieren y se ven más influenciados por los mensajes que poseen características tales como: originalidad y creatividad, intensidad emocional, ambigüedad en el significado e intención, y velocidad y dinamismo (Donohew & Bardo, 2000). También plantean que los mensajes que apelan a la razón pueden no ser persuasivos en absoluto para quienes primariamente ponen su atención en cosas que satisfacen su necesidad de novedad y estimulación.

En el contexto del tráfico, también se ha señalado la importancia de los factores emocionales en este grupo de sujetos y se ha cuestionado la efectividad de las intervenciones que apelan exclusivamente a la toma de conciencia mediante argumentos racionales (Rundmo & Iversen, 2004; Ulleberg, 2002). Ulleberg (2002) coincide en la necesidad de pensar campañas alternativas para estas poblaciones. En su estudio identifica seis grupos diferenciales mediante un análisis de cluster en el cual incluye la *BS* como un rasgo de personalidad. Luego, encuentra que las campañas de difusión pueden tener un efecto diferencial sobre estos grupos, en concreto, un menor efecto sobre los grupos de mayor riesgo.

En síntesis, varios autores entienden que resulta improbable o al menos dudoso que pueda ejercerse, mediante las intervenciones convencionales, algún tipo de influencia tal que produzca una reducción significativa en el riesgo que los sujetos con altos niveles de *BS* están, de ante mano, dispuestos a asumir. Esto valdría tanto para ciertas intervenciones educativas o preventivas como para las intervenciones represivas que se plantean en seguridad vial. Tal vez, el desafío consista en diseñar formas de intervención que sean atractivas para estos sujetos y que los orienten hacia actividades estimulantes que resulten a la vez más seguras. Frente a las formas convencionales de intervención, parecería necesario promover y crear contextos alternativos y más seguros, en los cuales estos sujetos encuentren la estimulación necesaria sin que esto implique un riesgo para sus vidas y la de los demás miembros de la comunidad. Creemos

que en el futuro la investigación aplicada debería orientarse a dilucidar la plausibilidad y eventual efectividad de este tipo de intervenciones.

REFERENCIAS

- Ball, I. L., Farnill, D. & Wangemen, J.F. (1984). Sex and age differences in sensation seeking: Some national comparisons. *British Journal of Personality*, 75, 257-265.
- Ball, S. A. & Zuckerman, M. (1992). Sensation seeking and selective attention: focused and divided attention on a dichotic listening task. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63, 825-831.
- Chico-Librán, E. (2000). Búsqueda de sensaciones. *Psicothema*, 12, 229-235.
- Dahlen, E. & White, R. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41, 903-915.
- Dahlen, E., Martin, R., Ragan, K. & Kuhlman, M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis & Prevention*, 37, 341-348.
- Donohew, L. & Bardo, M. (2000). Designing Prevention Programs for Sensation Seeking Adolescents. En W. B. Hansen, S. M. Giles, & M. D. Fearnow-Kenney (Eds.), *Improving prevention effectiveness* (157-164). Greensboro, NC: Tanglewood Research.
- Donohew, L., Palmgreen, P., & Lorch, E. P. (1994). Attention, sensation seeking, and health communication campaigns. *American Behavioral Scientist*, 38, 310-332.
- Donohew, L., Zimmerman, R., Cuppa, P. & Novak, S. (2000). Sensation seeking, impulsive decision-making, and risky sex: implications for risk-taking and design of interventions. *Personality and Individual Differences*, 28, 1079-1091.
- Franken, S. B., Gibson, K. J., & Rowland, L. (1992). Sensation seeking and the tendency to view the world as threatening. *Personality and Individual Differences*, 13, 31-38.
- Horvath, P. & Zuckerman, M. (1996). Búsqueda de sensaciones, valoración y conducta de riesgo. *Revista de toxicomanías*, 9, 26-38.
- Iversen, H. & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33, 1251-1263.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving. En: Rothengatter & Carbonell-Vaya (Eds.), *Traffic and transport psychology. Theory and application* (pp. 259-267). Amsterdam: Pergamon.
- Jonah, B., Thiessen, R. & Au-Yeng, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 679-684.
- Litle, P. & Zuckerman, M. (1986). Sensation seeking and music preferences *Personality and Individual Differences*, 7, 575-578.
- Martin, M. (1985). Individual differences in sensation seeking and attentional ability. *Personality and Individual Differences*, 6, 637-639.
- Roberti, J. W. (2004). A review of behavioral and biological correlates of sensation seeking. *Journal of Research in Personality*, 38, 256-279.
- Rosenbloom, T. (2003a). Risk evaluation and risky behavior of high and low sensation seekers. *Social Behavior and Personality*, 31, 375-386.
- Rosenbloom, T. (2003b). Sensation seeking and risk taking in mortality salience. *Personality and Individual Differences*, 35, 1809-1819.
- Rundmo, T. & Iversen, H. (2004). Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic safety campaign. *Safety Science*, 42, 1-21.
- Schwebel, D., Severson, J., Ball, K. & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis & Prevention*, 38, 801-810.
- Stoel, R. D., De Geus, E. J. C., & Boomsma, D. I. (2006). Genetic Analysis of Sensation Seeking with an Extended Twin Design. *Behavior Genetics*, 36, 229-237.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 949-964.
- Terasaki, M. & Imada, S. (1988). Sensation seeking and food preferences. *Personality and Individual Differences*, 9, 87-93.
- Ulleberg, P. (2002). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F*, 4, 279-297.

- Weinstein, N. D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology*, 39, 806-820.
- Weisskirch, R. S. & Murphy, L. C. (2004). Friends, porn, and punk: sensation seeking in personal relationships, internet activities, and music preference among college students. *Adolescence*, 39, 89-201.
- Wilde, S. (1994). *Target Risk*. Toronto, Ontario, Canadá: PDE publications.
- Zuckerman, M. & Kuhlman, D. (2000). Personality and risk-taking: common biosocial factors. *Journal of Personality*, 68, 999-1029.
- Zuckerman, M. (1979). *Sensation seeking: Beyond the optimal level of arousal*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Zuckerman, M. (1990). The Psychophysiology of Sensation Seeking. *Journal of Personality*, 58, 313-345.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Zuckerman, M. (2006). *Psychobiology of personality*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Zuckerman, M., Kuhlman, D., Joireman, J., Teta, P. & Kraft, M. (1993). A comparison of three structural models for personality: the big three, the big five and the alternative five. *Journal of Personality and Social Psychology*, 65, 757-768.

Recebido em Outubro de 2007
Reformulado em Novembro de 2007
Aceito em Dezembro de 2007

SOBRE OS AUTORES:

Rubén Ledesma: Dr. en Psicología, se desempeña como investigador del CONICET (Argentina) y docente de la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

Fernando Poó: Lic. en Psicología, Becario de Investigación y docente de la Facultad de Psicología de la Universidad de Mar del Plata.

Raquel Peltzer: Magister en Psicología Social y docente-investigador de la Facultad de Psicología de la Universidad de Mar Del Plata.