

Tema XXV. LA DISTRACCIÓN EN LA CONDUCCIÓN: Definición. Modelos explicativos. Resultados de algunos estudios en profundidad.

Consideraciones previas:.....	1
Definición y modelos .....	1
Modelo jerárquico .....	1
Modelo clásico .....	4
Resultados de algunos estudios en profundidad.....	5
Resumen de los resultados de los estudios en profundidad: .....	9

### ***Consideraciones previas:***

La atención y su anverso la distracción, viene siendo uno de los factores más aducidos como causa de accidentes de tráfico. No obstante ha sido muchas veces un “cajón de sastre” donde se han incluido accidentes cuyas causas eran poco claras o simplemente eran desconocidas. Ante este hecho conviene, ante todo, intentar acotar o explicar a qué nos referimos cuando hablamos de la atención y su contrario: la distracción para luego abordar algunos trabajos de investigación donde se han tratado de identificar aquellos factores que hacen comprensible los accidentes por distracción.

### ***Definición y modelos***

Existen múltiples definiciones de lo que se entiende por atención entre las que, en una primera aproximación, destacamos la del profesor Pinillos según el cual la atención “es la puerta que abre los procesos perceptivos” y la William James según para el que la atención es “una actividad selectiva regulada por las necesidades del organismo”.

Desde esta perspectiva la atención se presenta como:

Una función de la conciencia

Con un carácter espontáneo y automático sensoriomotor

### ***Modelo jerárquico***

En lo que sigue y en línea de la obra de Henry Ey y su Manual de Psiquiatría hace un análisis crítico del planteamiento racional de la psicología clásica según la cual la vida psíquica se divide en funciones aisladas (memoria, afectividad, atención, percepción,

etc.) dando así un panorama de la psicología plana u horizontal sin tener en cuenta la organización interna.

Para este autor, la actividad psíquica superior, esto es la inteligencia –sean cuales sean los componentes que lo hacen posible- dista mucho de ser una facultad simple o bipolar.

La inteligencia integra al menos tres niveles de funcionamiento. A saber:

Un plano reflexológico (esquematismo asociativo)

Un plano de actividad operatoria y combinatoria de conceptos (cibernética e información)

Y un plano del juicio y de la lógica formal (axiológica)

Y estos tres planos que se entrelazan en una organización jerárquica pudiéndose estudiar según dos dimensiones:

a) Una transversal: según la cual las funciones psíquicas de base (de las que forma parte la atención) enraizadas en la organización somática, están integradas a cada instante en ciclos de actividad más vasta y en un “funcionamiento” más global de la vida psíquica. Y en todo ello se articula en una complejidad dinámica y viviente el pensamiento, la acción y la afectividad.

b) Otra longitudinal en la que la persona construye un eje en sus modalidades permanentes de adaptación a los acontecimientos de la existencia.

De todo ello también se deduce la distinción entre un mundo interno y un mundo externo, realidades que algunos modelos reducen a uno sólo: realidad exterior y cuanto más la función de adaptación a ella por parte del individuo.

Para este autor una psicología que pretenda aprehender la psicología humana debe de permitirle comprender las disfunciones o alteraciones de la persona en relación a sí misma y/o al mundo que le rodea no *debiendo acomodarse a aquella visión atomista de*

*la psicología antigua y a sus artificiales particiones y compartimentos* sino que ha de emplazarse desde la perspectiva de un principio de organización jerárquico.

Desde esta articulación y en su óptica transversal la atención (y su complementario *la distracción*) aparece como uno de los aspectos del campo de la conciencia. La disfunción de ésta provocaría el anverso de la atención, esto es la distracción.

Desde este modelo y si se admite que percibir no es tan sólo identificar objetos exteriores, sino tomar *conciencia de la situación real y actual vivida del «campo fenoménico»* hay que admitir la intervención o interferencia de lo que es exterior al Yo y lo que está en el interior del Yo. Lo que pertenece al mundo de los objetos, al mundo social y al mundo interior se combinan para formar la experiencia vivida. En la medida en que la tensión psicológica introduce más orden y diferenciación productiva en el campo fenoménico, *la atención es inseparable del interés afectivo que la anima*, y, aun así, es imposible considerarla como una facultad de concentración o de síntesis psíquica, separable de la polarización de la vida psíquica sobre el objeto de su experiencia.

A esta descripción del campo de la conciencia habría que añadir

- a. *esquema corporal y cenestesia*: como la experiencia sensible regulada por la estructura de la conciencia que engloba necesariamente la percepción del cuerpo.
- b. El *contenido afectivo* del campo fenoménico: en cada instante de nuestra existencia la afectividad colorea con sus tonalidades *holotímicas* (humor, sentimientos vitales) y organiza según sus tendencias *catatímicas* (sentimientos diferenciados, complejos afectivos) lo vivido por la conciencia. Esta vivencia está siempre compuesta por la *situación* (que engloba las circunstancias exteriores e interiores de su significación) y por las *pulsiones* (deseo, angustia, etc) que engendra o implica. Es decir, que bajo las formas de interés o

desinterés, de tristeza o de alegría, de deseo o de temor, de amor o de odio, de satisfacción o de frustración, el campo fenoménico de la conciencia está siempre sostenido por las fuerzas afectivas (afectos) que aseguran o comprometen el orden y la claridad.

- c. Y la *capacidad operacional de la reflexión intelectual*: de modo que ser consciente no es siempre ser “inteligente”. La inteligencia supone la conciencia como una condición necesaria pero no suficiente. Lo que Henri Ey denomina operaciones intelectuales o noéticas suponen un orden mínimo en el campo fenoménico de la conciencia, pero ellas le añaden, por la dinámica propia al esfuerzo creador, la *eficiencia operacional del entendimiento* (construcciones lógicas, reflexión analítica y sintética, juicio, razonamientos, abstracción, cálculo, etc, necesarios para la solución de los problemas por procedimientos racionales).

Todo este contrasta con modelos que, como el que sigue, presentan las funciones de modo aislado y casi independiente sin integrarlo en un conjunto entramado y ligado de funciones interdependientes y afectadas entre sí.

### **Modelo clásico**

Para la Psicología clásica, la actividad de la conciencia se fragmenta en cierto número de funciones, tales como:

- a) *percepción* (como sensación, o juicio sobre las sensaciones, o acto constitutivo de una forma);
- b) *memoria*: en tanto que retención y evocación de la experiencia pasada;
- c) *atención*: en su aspecto espontáneo y automático o sensoriomotor como una función particular de la conciencia.

## ***Causas de distracción. Resultados de algunos estudios en profundidad***

Dada la pertinaz persistencia del factor “distracción” como causa de en torno a un 30% de los accidentes de tráfico, desde la Dirección General de Tráfico nos propusimos desentrañar que factores estaban concurriendo en dichos accidentes y más en concreto cómo y que características personales habían sido catalogadas como distracciones y haber sido las mayores responsables en la producción del siniestro.

Sospechamos que podían estar incluidos factores no claramente relacionados con la atención y su ausencia y quizás también podríamos ampliar el campo del conocimiento de aquellos factores menos evidentes que sin embargo eran responsables del siniestro.

La investigación “a posteriori” entraña algunas ventajas y dificultades que vamos a señalar aún someramente:

La investigación post-accidente puede oscurecer o hacer imposible conocer el estado previo del sujeto antes del siniestro. Su relato puede no ser suficientemente preciso o fiable.

La existencia y posibilidad de someter al sujeto a una prueba de personalidad podía salvar esta dificultad al obtener mediante esta prueba factores estables de la personalidad que podrían o no hacer comprensible la distracción. Pero la voluntariedad en someterse a dicha prueba limita el diseño muestral y el grado de generalización a la población.

Cumple sin embargo el requisito de explicar –a través de una lente de aumento- los factores menos visibles en una aproximación superficial y hacer comprensible el accidente.

En la línea del modelo presentado por Ey la distracción vendría explicada por factores de índole emocional subyacentes en el sujeto y que alteraron el orden y la

claridad de la conciencia. En esta misma línea se plantean –desde la óptica psicoanalítica- los actos llamados de “término erróneo” que son aquellos cuyo desenlace final no era, en ninguno de los casos, el resultado de la voluntad consciente del sujeto. Se exploraron también, en la línea de la psicología clásica, alteraciones somáticas (producidas por diferentes causas) interferencia entre conductas, etc. Antes de dar cuenta de los resultados, hay que señalar la distinción que se hace sobre las causas de distracción.

a) Causas internas:

**La fatiga.** Es el resultado adverso para el cuerpo, tras una larga exposición o excitación, produciéndose una debilitación psíquica o mental. Se sabe por ejemplo, que a nivel del SNC aparecen los ritmos alfa y beta y sobre todo estos últimos. La fatiga ocular se produce por el esfuerzo de penetrar la oscuridad o la niebla, por el cruce con vehículos con las luces generalmente mal regladas, por las vibraciones de los vehículos, adornos brillantes, etc. También la fatiga acústica se produce por la música monótona por eso se aconsejan emisoras para conductores en que se alternen música variada y comentarios.

Los síntomas de la fatiga son: inquietud, sequedad de boca, oleadas de calor, pesadez en los párpados, picor del cuero cabelludo, dolor en la nuca, en región lumbo-sacra y sudor en las manos. A estos se añades otros síntomas objetivos (en la conducta): marcha no rectilínea, tendencia a ocupar el centro de la calzada e infravaloración de la velocidad y las distancias.

Dentro de las causas internas de la distracción, también hay que citar el efecto que ejercen algunas **sustancias tóxicas**, entre las que el alcohol tiene un lugar preferente por el grado de incidencia entre algunos conductores. La ingesta de alcohol produce, entre otros efectos, modificaciones y variación en los patrones oculares. A partir de 0,04

mg/cm<sup>3</sup> se produce una cierta concentración de las fijaciones oculares en el centro del campo visual y con una tasa de 0,08 mgr/cm<sup>3</sup> el estrechamiento del campo visual es muy significativo.

Otros estudios ponen de manifiesto que los conductores bajo el efecto del alcohol dejan de realizar fijaciones sistemáticas a los vehículos que pasan a su lado.

**Algunas enfermedades físicas.** Cuyo tratamiento requiere la ingesta de medicación, puede alterar los estados de alerta como por ejemplo los relajantes musculares que producen somnolencia, y otros.

Otro de los factores en la distracción está en relación con lo que los psicoanalistas han llamado “**actos fallidos**” o “actos de término erróneo”, según los cuales, la persona estando alerta ejecuta un acto sin apenas consciencia, acto que en términos generales deviene en consecuencias desagradables para el sujeto. Ejemplos de ello abundan en la vida cotidiana y son los “olvidos”, “lapsus lingue” etc. etc. En el ámbito del tráfico son aquellas acciones de las que el conductor no teniendo consciencia las expresa diciendo “no sé lo que pasó”. La explicación de estos hechos desde la teoría psicoanalítica viene dada por la fuerza que ejercen los deseos inconscientes, actuándose en lugar de inscribirse en el campo de la consciencia.

Desde la teoría conductista y su desarrollo posterior el cognitivismo, la distracción deviene como resultado de una **competencia entre respuestas**, esto es, a una incompatibilidad entre ellas. Los estímulos irrelevantes ejercen un influjo de distracción en la medida en que se encuentran asociados a respuestas incompatibles con las propias de los estímulos relevantes (conductas interferentes, tales como buscar el cenicero, una cinta magnetofónica, mirar y hablar con el acompañante, etc. etc.). Este línea de investigación y explicación es la más difundida y utilizado en los planes de prevención de los accidentes de tráfico.

**Estados psicológicos transitorios:** como la euforia, el estrés, los problemas personales, etc. son también fuente de distracción.

**Psicopatología:** tales como la depresión en donde no ya sólo a nivel emocional produce una restricción del campo de interés de la persona, sino que también a nivel fisiológico se experimenta una reducción del campo visual. O la ansiedad, neurosis, psicosis o psicopatías también pueden alterar el patron atencional (sobre todo por el predominio en algunas de estas patologías de la imperiosa necesidad de descarga de los impulsos).

Estudios realizados por el profesor Exner<sup>1</sup> sobre accidentes y paranoidismo, constató que dado el estilo de las personas paranoides no se esperaba de éstas errores en la conducción. Los resultados de dicho estudio confirmaron esta hipótesis.

**Las diferencias individuales.** Se sabe que los extravertidos tienen mayores dificultades para mantener la atención y son más propensos a la distracción.

b) Entre las causas externas:

**Señalización** por exceso en el número de ellas, o por falta de mantenimiento y falta de claridad. Son múltiples los ejemplos con los que se podría ilustrar estas deficiencias.

**Cambios bruscos de luz.** Por ejemplo al entrar o salir de túneles donde se requiere de un tiempo mínimo de adaptación de conos y bastones (receptores oculares del brillo y contraste) para poder procesar con nitidez los objetos.

**El conocimiento** de la carretera produciendo a veces un exceso de confianza, lo que puede dar lugar a una reducción del estado de alerta intencional.

**La presencia en algunos casos** de elementos en el paisaje que pueden llamar la atención del conductor y distraerles de la atención a los requerimientos de la vía y la circulación.

---

<sup>1</sup> John E. Exner, Jr, autor del Sistema Comprensivo del Rorschach y activo investigador desde el año 1976, tristemente fallecido en el 2006.



**El fondo que rodea al estímulo.** Por ejemplo una señal rodeada de un campo perceptivo complejo se capta mal y atrae poco la atención del conductor.

**La localización del estímulo.** Por ejemplo, los pasos a nivel cuando el tren se aproxima por la zona trasera de la visión del conductor o la localización del estímulo en el ángulo muerto.

### ***Resumen de los resultados de los estudios en profundidad:***

En un trabajo de investigación diseñado y dirigido desde la Dirección General de Tráfico y el Servicio Dirección de Programas de Investigación de Accidentes, se pretendió el estudio de casos de accidentes producidos por “distracción” con el objetivo de desentrañar los mecanismos menos evidentes en una primera aproximación que hubieran llevado al conductor al accidente y que hicieran posible la comprensión del mismo.

En este tipo de estudios se explora y analizan tres áreas fundamentales: la persona del conductor (o en su caso el peatón), el escenario donde se produjo el accidente y el estado del vehículo.

Tras el estudio detallado y minucioso de todos los índices que en los respectivos campos pudieran contribuir al accidente, se llega mediante la “confluencia de indicios” a la conclusión de las causas que explicarían la producción del siniestro.

El aspecto relativo a la persona era explorado por un profesional de la Psicología mediante una entrevista semidirigida y un cuestionario diseñado al efecto (en algunos casos utilizando también pruebas de personalidad baremadas).

Mediante la entrevista se recogía todo lo que libremente era relatado por la persona que se había visto inmersa en el accidente (antes, durante y después del accidente).

Posteriormente se le solicitaba algunos datos contemplados en el cuestionario y que

eran pertinentes para explorar los posibles factores que hubieran podido interferir en la distracción.

De esta primera exploración se obtuvieron los resultados que a continuación se exponen clasificándolos en dos grandes apartados:

- a. Estado psicofísico: Casi la mitad de los conductores (46%) se encontraba bajo condiciones físicas alteradas. Las más destacables fueron el cansancio, la ingesta de alcohol, la prisa y/o la preocupación y la tristeza. Estos estados no eran entre sí excluyentes sino que podían concurrir uno o más en un conductor.
- b. Conductas interferentes: Las más frecuentes fueron “pensar en otras cosas”, hablar o discutir con el acompañante, manipular la radio o coger algún objeto dentro del vehículo. Otra de las conductas que más comprometió la conducción y por tanto pudo contribuir a la producción del accidente, fue mirar a puntos del campo estimular no competentes con la tarea de conducir. En el 38% de los conductores no se registro conducta alguna que interfiriera en la conducción.

Una segunda exploración utilizando pruebas de personalidad baremadas (Rorschach) permitió explorar algunas variables de personalidad que permitieran explicar el accidente desde la óptica del “acto de término erróneo”, esto es como el resultado de una pérdida momentánea de conciencia por la que una pulsión es actuada sin que mediara proceso ideacional ( o de conciencia) alguno.

El Rorschach contiene variables de personalidad que presentes en un grado de terminado harían comprensible el “accidente” desde la óptica de “la actuación inconsciente”, esto es de accidentes por distracción.

Las variables críticas exploradas tras haber sido obtenido un protocolo de 15 sujetos que accedieron a pasar la prueba fueron:

a. **Hostilidad u oposicionismo.** En el 73% de los casos estudiados se obtuvieron puntuaciones muy superiores a las esperables, siendo estas diferencias significativas con respecto a los valores paramétricos.

b. **Desajuste perceptivo con la realidad.**

Con este indicador se evalúa el grado en el que el sujeto viola las leyes de la percepción, en el sentido no solamente de que parte de premisas falsas sino de que llega a conclusiones erróneas. Esta distorsión, en el grupo de estudio era debido a la presencia de un grado de hostilidad y oposicionismo elevado (no a trastornos del pensamiento que supondría una patología severa). En este sentido desajustado intervienen procesos proyectivos que invaden el mundo de la realidad exterior y deterioran la percepción del “mundo real” para configurarse percepciones desconectadas con aquel. En la muestra en casi todos los casos el ajuste con la realidad era bajo. Y este grado de desajuste era significativamente mayor que en la media de la población.

La hostilidad era la responsable del mal ajuste y su grado era superior (significativamente) al de la población en general.

c) **Grado de simplificación del campo estimular**

Este indicador detecta un tipo de argumentación muy primitiva y autoritaria.

Cumple una función adaptativa aunque defensiva según la cual restringe la amplitud del campo estimular, haciendolo más manejable. Para algunos autores es un indicador del mecanismo de escisión por cuanto refleja un modo de funcionamiento mental que tiende a describir formalmente los datos de la realidad sin apenas conectar con aspectos más emocionales.

En los casos en que está muy elevado, indicaría un sujeto que simplifica en exceso la realidad. También es un indicador que cuando está elevado hay una tendencia al “acting”.

En el grupo de estudio en el 80% de los casos este valor tenía una puntuación muy elevada, elevación significativa por encima de los valores de la población en general.

**d) Grado de conductas adaptadas a las normas sociales**

Otra de las variables estudiadas y obtenidas a partir de esta prueba fue el grado de convencionalismo entre los sujetos estudiados. Esta variable, trasladado al ámbito del tráfico significaría el grado de cumplimiento de las normas de tráfico. Pues bien, en el grupo estudiado, en todos los sujetos era bastante bajo, esto es se trataba de sujetos que no responden a las situaciones sociales como la mayoría de las personas o como cabría esperar. Serían personas que en su conducción alguna o muchas veces no cumplen las normas de tráfico.

Estos resultados apuntarían pues a rasgos de la personalidad con cierta estabilidad que explicarían la distracción desde unos componentes personales que les hacen susceptibles de acciones no presididas por el juicio deliberado.

El reducido número de casos estudiados impide el grado de generalización para el conjunto de la población de conductores que sufren accidentes por distracción pero abre una vía de investigación sugerente y novedosa en el campo de la seguridad vial.

## BIBLIOGRAFÍA

Campo, V. (1996). Lambda y disociación. Revista de la Sociedad Española del Rorschach y Métodos Proyectivos. 9, 19-25.

Exner, J. E. (1994). El Rorschach. Un Sistema Comprehensivo.

Ey, H. Tratado de Psiquiatría. (1969). Ed. Toray Masson

Pacheco, S. "Accidentes por distracción" (1990). Subdirección General de Investigación y Formación Vial. Dirección General de Tráfico.

Pacheco, S. "Los accidentes de tráfico como acting a través del Psicodiagnóstico de Rorschach". (2001)