

EL NIVEL DE ESTRÉS EN LOS RESIDENTES DE LA BARRIADA LAS LOMAS DE LA CHORRERA QUE CONDUCEN HACIA SU TRABAJO EN LA CAPITAL

THE LEVEL OF STRESS IN THE RESIDENTS OF THE BARRIADA LAS LOMAS DE LA CHORRERA THAT LEAD TO THEIR WORK IN THE CAPITAL

**Autores:** *Connie Del Carmen Rigg Oviedo*<sup>1</sup>, *Ana Matilde Bieberach*<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Estudiante de psicología Universidad Latina de Panamá, <sup>2</sup>Profesora asesora de la Universidad Latina de Panamá

Correos: [anamaty29@hotmail.com](mailto:anamaty29@hotmail.com)

Recibido: 09 de marzo de 2021

Aceptado: 20 de abril de 2021

**PALABRAS CLAVE:**

Estrés, conducir, intereses.

**Resumen**

El artículo presente describe el nivel de estrés al momento de conducir, por lo tanto, es importante recalcar que conducir es una actividad que causa diferentes impactos e intereses en cada persona. En donde para unos es un momento de relajarse y despejarse, para otros quizás no lo perciban de esta manera puesto que existen diversos factores que podrían influir como, por ejemplo, el estrés. La palabra estrés se entiende cuando se provoca una tensión ante una situación amenazante, junto con los estresores indicando las circunstancias imprevistas que sobrevienen en la vida. Por lo cual es una respuesta adaptativa del organismo ante los diversos estresores. La investigación fue medida por la prueba Escala de Apreciación del Estrés en la conducción, EAE – C. Esta prueba no es estrictamente aplicada antes de conducir, puede ser en cualquier momento puesto que los enunciados correspondientes han sido elaborados con información para determinar la vigencia del acontecimiento estresante si todavía le afecta o ha dejado de afectarle. Es significativo mencionar que si la persona está bajo la sintomatología de estrés sus capacidades, actitudes y aptitudes no se encontraran las condiciones adecuadas para conducir con seguridad, sino exponerse al riesgo en que posiblemente podría presentar algún evento no deseado ya que en muchos casos las jornadas de conducción son largas y agotadoras, tanto a nivel físico como mental.



Este artículo está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

ISSN 2644-3872

E-ISSN 2644-3880

**KEYWORDS:**

Stress, drive,  
interests.

**Abstract**

This article describes the stress level when driving, therefore, it is important to emphasize that driving is an activity that causes different impacts and interests in each person. Where for some it is a time to relax and unwind, for others they may not perceive it this way since there are various factors that could influence, such as stress. The word stress is understood when tension is caused by a threatening situation, together with stressors indicating unforeseen circumstances that arise in life. Therefore, it is an adaptive response of the body to various stressors. The investigation was measured by the Driving Stress Appreciation Scale test, EAE - C. This test is not strictly applied before driving, it can be at any time since the corresponding statements have been prepared with information to determine the validity of the stressful event if it still affects you or has stopped affecting you. It is significant to mention that if the person is under the symptoms of stress, their capacities, attitudes and aptitudes will not be in the right conditions to drive safely, but will expose themselves to the risk that could possibly present an unwanted event since in many cases the days Driving is long and exhausting, both physically and mentally.

**Introducción**

La evolución de los vehículos ha causado un gran volumen existente en la actualidad, del cual ha generado en varios momentos del día diversas congestiones vehiculares. Debido a esto, posiblemente podría provocar en algunas personas alteraciones físicas y hasta psicológicas para el enfrentamiento de situaciones nuevas a lo que se le llama el estrés.

Debido a esto, en la República de Panamá se ha presentado en mayor escala, los accidentes en itinere, son los que se produce en el trayecto que realiza el trabajador entre su domicilio para desplazarse al trabajo y viceversa (CEPA, 2020). Ya sea por causas humanas (infracciones), causas ambientales (fuertes lluvias que obstruyen la visibilidad), causas mecánicas (vehículo en deficientes condiciones) y causas físicas (vías públicas en mal estado o falta de indicadores). Estos son los más comunes, sobre todo en altas horas de la mañana (Trujillo, 2018). La cantidad de tiempo que se pasa en un vehículo a la larga provoca una postura inadecuada en algunos individuos y desmejorando la ergonomía de cada uno de ellos.

De acuerdo con un informe realizado por la Organización Mundial de la salud (OMS, 2015); sustentan sobre los accidentes de tráfico quienes representan la principal causa de muerte

ISSN 2644-3872

E-ISSN 2644-3880

en el mundo, dando así paso a una nueva área llamada: La psicología del tránsito y seguridad vial, la cual es considerada emergente a la Psicología.

El objetivo de esta investigación es describir el nivel de estrés en los residentes de la barriada Las Lomas de La Chorrera que conducen hacia su trabajo en la capital.

La cual fue desarrollada con fines académicos, cuyos resultados permitieron avanzar en el conocimiento del nivel de estrés en los residentes al momento de conducir hacia su trabajo de la cual se analizó el número de sucesos estresantes que han estado presentes en la vida, se apreció la intensidad con que cada uno vive o ha vivido acontecimientos estresantes y se identificó si los acontecimientos estresantes han dejado de afectarle o todavía le siguen afectando a los residentes.

Se ha investigado anteriormente sobre el estrés en la conducción de personas que se dedican como trabajo brindar servicios de transporte público, pero no hay estudios recientes para personas quienes no se dedican a dicha actividad. Por lo cual la importancia de esta investigación es tomar en cuenta a las personas que utilizan su auto como medio de transporte para dirigirse a sus trabajos diariamente para analizar qué tanto les puede afectar y prevenir posibles consecuencias a futuro.

### Metodología

Esta investigación cumplió con un criterio de tipo descriptivo, debido a que se pudo detallar situaciones y eventos, cómo se manifestó determinados fenómenos y buscó especificar propiedades importantes de personas, grupos y/o comunidades. El diseño fue no experimental, a razón de que se basó en una observación y análisis de las variables en el contexto natural en el que se desarrollaron, por lo tanto, no se manipuló de manera deliberada ninguna variable de las cuales constituyeron la investigación (Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, P., 2014).

La población del estudio estaba conformada por un grupo mixto de 30 personas las cuales el 63% de los participantes era mujeres y un 37% eran varones, la cual fue escogida a conveniencia según los objetivos que se querían desarrollar en la investigación, por lo tanto, para el cálculo de la muestra se utilizó el total de la población que se encontraba a disposición (Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, P., 2014).

El instrumento utilizado fue la escala de apreciación del estrés (EAE), específicamente en esta investigación se utilizó la escala de estrés en la conducción (EAE – C), elaborada por los

autores Fernández y Mielgo (2001), de procedencia española, específicamente en Madrid. Esta prueba posee una alta fiabilidad y validez para los resultados que se obtuvieron. Consta de 35 ítems y busca identificar la presencia o ausencia de estrés por la incidencia de los distintos acontecimientos estresantes en el proceso de conducción de automóviles y la tendencia del sujeto a la irritación, tensión, nerviosismo, etc. Basado en tres factores: Factor I: Relación del sujeto con los factores externos, Factor II: Relación con uno mismo y el Factor III: Relación con otros conductores.

Aprobación del comité de bioética institucional

El protocolo de la presente investigación fue revisado y aprobado por el comité de Bioética de la Investigación de la Universidad Latina de Panamá CBI según consta en comunicación CBI-ULATINA-2020-11-0518 de diciembre del 2020.

## RESULTADOS

Para poder comprender el análisis estadístico se presentan los siguientes cuadros correspondientes a las principales características de la muestra.

El grupo de personas divididas por sexo dentro de la investigación está conformado de la siguiente manera ver tabla 1.

**Tabla 1.** Resultados obtenidos de los datos sociodemográficos para la aplicación de la escala de apreciación del estrés, escala C: Escala de estrés en la conducción.

Sexo	N
Hombres	11
Mujeres	19
<b>Total</b>	<b>30</b>

El rango de edad de las personas dentro de la investigación está conformado de la siguiente manera:

**Tabla 2.** Resultados obtenidos de los datos sociodemográficos para la aplicación de la escala de apreciación del estrés, escala C: Escala de estrés en la conducción.

EDAD	N
20-30	7
31-40	19
41-50	4

Factor I: Relación del sujeto con los factores externos “Conducir con tráfico intenso y lento”

**Tabla 3.** Resultados obtenidos de la escala de apreciación del estrés, escala C: Escala de estrés en la conducción.

Intensidad	N	%
Nada	9	30%
Poco	3	10%
Mucho	5	17%
Muchísimo	13	43%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

Factor II: Relación con uno mismo “Verse implicado en un accidente”

**Tabla 4.** Resultados obtenidos de la escala de apreciación del estrés, escala C: Escala de estrés en la conducción.

Intensidad	N	%
Nada	10	33%
Poco	3	10%
Mucho	7	24%
Muchísimo	10	33%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

Factor III: Relación con otros conductores “La conducción de algunos conductores”

**Tabla 5.** Resultados obtenidos de la escala de apreciación del estrés, escala C: Escala de estrés en la conducción.

Intensidad	N	%
Nada	7	23%
Poco	2	7%
Mucho	9	30%
Muchísimo	12	40%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

El grupo de personas en porcentaje ubicados en el rango de nivel de estrés obtenido por la prueba aplicada

**Tabla 6.** Resultados obtenidos de la escala de apreciación del estrés, escala C: Escala de estrés en la conducción.

N	Rango centiles EAE - C	Nivel de estrés
9	10 - 40	Bajo
10	45 - 55	Promedio
11	60 - 99	Alto

Los resultados obtenidos de la aplicación de la escala para la detección del nivel de estrés en la conducción en los residentes fueron los siguientes: El 30 % manifiesta un nivel bajo de estrés al momento de conducir para ir a su trabajo, lo cual quiere decir que al estar presente en dicha actividad diariamente pueden realizar sus otras actividades sin alguna molestia o incomodidad. El 33 % reflejaron estar en el promedio, indican ser personas que pueden manejar el nivel de estrés al momento de conducir. Personas que a pesar de

distintas situaciones de tráfico a diario la sobrellevan y no se exaltan. Por último, está el 37 % de la muestra que indicaron tener un nivel alto de estrés al conducir, en este caso los residentes pueden llegar a tener un desbalance a nivel emocional, familiar, laboral y hasta un posible accidente del cual puede traer consecuencias para la salud mental y física en cualquier siniestro.

### Conclusión

El estrés es un compañero arriesgado que está cuando menos se necesita, para generar más presión y tensión. La (OMS, 2011); ha indicado que las personas que utilicen el celular durante la conducción y si presentan estrés afectaría la seguridad vial del cual corren un riesgo alto en verse involucrados en un accidente.

La concentración y atención es un mecanismo dinámico que activa y coordina las capacidades tanto físicas y mentales para desarrollar del cual se podrá mantener una conducta determinada (Gallard, 2005).

Muchos accidentes son por impaciencia y estrés del conductor, incluso existe el factor de la alimentación debido a que estudios realizados explican que la fatiga es uno de los elementos más influyentes que alteran el organismo de una persona.

### Referencias bibliográficas

Barbero, C. (2008). Seguridad Vial. de:

<http://www.appcesvimap.com/revista/revista65/pdfs/SeguridadVial.pdf>

Buchwald, P. (2006). Stress and anxiety: Application to health, workplace, community and education. Cambridge: Cambridge Scholars Press.

CEPA. (7 de Febrero de 2020). CEPA Accidente Laboral. <https://www.cepa-panama.com/accidente-laboral-trafico/>

Cifuentes, P. (2001). Consultores en Seguridad Vial. Obtenido de Consultores en Seguridad Vial: <https://www.iso-39001.cl/blog/64-conducir-bajo-estres>

- Hernández, L. (2 de abril de 2020). Autocosmos. Obtenido de <http://noticias.espanol.autocosmos.com/2020/04/02/como-afecta-el-estres-a-los-conductores-y-como-evitarlo>
- Isoba, M. (2007). Luchemos por la vida. Obtenido de Luchemos por la vida: <http://www.luchemos.org.ar/revistas/articulos/rev20/pag14.htm>
- Maristany, A. (19 de junio de 2020). Psicólogos Córdoba. Obtenido de <https://psicologoscordoba.org/que-es-la-psicologia-del-transito/>
- Martínez, J. P. (2017). Trata el estrés con PNL. España: Universitaria Ramón Areces.
- Navisaf. (11 de abril de 2018). Navisaf La Psicología de la Conducción. Obtenido de <https://navisaf.com/la-psicologia-la-conduccion/>
- Poo, F. (2015). Evaluación Multidimensional del Estilo de Conducción.
- Services, W. B. (6 de Octubre de 2020). Motor Pasión . Obtenido de <https://www.motorpasion.com/espaciotoyota/importancia-cuerpo-conduccion>
- UST, S. P. (2013). Estrés cotidiano en trabajadores del volante. En M. G. Ramírez. México.