



Factores sociodemográficos asociados a los estilos de conducción en conductores limeños

Sociodemographic factors associated with driving styles in Lima drivers

Fatores sociodemográficos associados aos estilos de condução em motoristas limeños

ARTÍCULO ORIGINAL



Mitzy Evelyn León Zaquinaula 

mleonza@ucvvirtual.edu.pe

Estrella Azucena Esquiagola-Aranda 

eesquiagola@ucv.edu.pe

Mercedes María Nagamine-Miyashiro 

mnagamine@ucv.edu.pe

Juana Yris Díaz-Mujica 

jdiazmu@ucv.edu.pe

Universidad César Vallejo, Escuela de Posgrado. Lima, Perú

Escanea en tu dispositivo móvil
o revisa este artículo en:

<https://doi.org/10.33996/revistavive.v8i22.366>

Artículo recibido 8 de noviembre 2024 / Aceptado 6 de diciembre 2024 / Publicado 22 de enero 2025

RESUMEN

Los factores sociodemográficos asociados a los estilos de conducción son características demográficas que influyen en cómo las personas manejan. Con el **objetivo** determinar su asociación, la investigación empírica se concibió bajo el paradigma cuantitativo, diseño no experimental donde se evaluó los estilos de conducción en una muestra de 349 conductores de Lima Metropolitana y Callao, para el recojo de la información se utilizó el inventario multidimensional. Los **resultados** señalaron que es predominante el estilo Prudente con un 88% del total de la muestra, seguido del estilo Disociativo con 4,6% y el 7,4% se distribuyeron entre los otros cuatro estilos que evalúa el instrumento. Adicionalmente, se ha comparado el EdC con las variables sociodemográficas, entre los resultados más resaltantes se puede observar que las mujeres no presentan el estilo de conducción Manejo de estrés, en contraparte los hombres se auto perciben con un estilo Riesgoso, Disociativo, Agresivo y Ansioso (1,7%, 4,3%, 2,3% y 2,0% respectivamente). Finalmente se buscó la asociación entre los estilos de conducción y las variables: sexo, lugar de procedencia, rango etáreo, grado de instrucción y tipo de uso de conducción; solo se encontró asociación significativa (con un valor de Chi cuadrado de 62.215 y un p – valor de 0.000) entre el lugar de procedencia y los EdC. Se **concluye** que los estilos de conducción más riesgosos, como el agresivo, disociativo y ansioso, son menos frecuentes, pero se asocian con factores como el estrés, la impulsividad y la falta de regulación emocional.

Palabras clave: Estilo de conducción; Personalidad; Estrés; Ansiedad; Riesgo

ABSTRACT

Sociodemographic factors associated with driving styles are demographic characteristics that influence how people drive. In **order** to determine their association, the empirical research was conceived under the quantitative paradigm, non-experimental design where driving styles were evaluated in a sample of 349 drivers in Metropolitan Lima and Callao, using the multidimensional inventory to collect the information. The **results** showed that the Prudent style is predominant with 88% of the total sample, followed by the Dissociative style with 4.6% and 7.4% were distributed among the other four styles evaluated by the instrument. In addition, the EoC has been compared with the sociodemographic variables, among the most outstanding results it can be observed that women do not present the driving style Stress Management, in contrast, men perceive themselves as having a Risky, Dissociative, Aggressive and Anxious style (1.7%, 4.3%, 2.3% and 2.0% respectively). Finally, the association between driving styles and the variables: sex, place of origin, age range, educational level and type of driving use was sought; only a significant association was found (with a Chi-square value of 62.215 and a p-value of 0.000) between place of origin and EoC. It is **concluded** that the most risky driving styles, such as aggressive, dissociative and anxious, are less frequent, but are associated with factors such as stress, impulsivity and lack of emotional regulation.

Key word: Driving styles; Personality; Stress; Anxiety; Risk

RESUMO

Os fatores sociodemográficos associados aos estilos de condução são características demográficas que influenciam a forma como as pessoas conduzem. Para **determinar** a sua associação, a investigação empírica foi concebida sob o paradigma quantitativo, com um desenho não-experimental, em que os estilos de condução foram avaliados numa amostra de 349 condutores da área metropolitana de Lima e Callao, utilizando o inventário multidimensional para recolher a informação. Os **resultados** mostraram que o estilo Prudente foi predominante com 88% do total da amostra, seguido pelo estilo Dissociativo com 4,6%, e 7,4% foram distribuídos entre os outros quatro estilos avaliados pelo instrumento. Além disso, a EdC foi comparada com as variáveis sócio-demográficas, entre os resultados mais destacados pode-se observar que as mulheres não apresentam o estilo de condução Gestão do Stress, em contrapartida, os homens se percebem como tendo um estilo Arriscado, Dissociativo, Agresivo e Ansioso (1,7%, 4,3%, 2,3% e 2,0% respetivamente). Por fim, **procurou-se** a associação entre os estilos de condução e as variáveis sexo, local de origem, faixa etária, nível de escolaridade e tipo de uso da condução; apenas foi encontrada uma associação significativa (com um valor de qui-quadrado de 62,215 e um valor de p de 0,000) entre o local de origem e a EdC. Conclui-se que os estilos de condução mais arriscados, como o agressivo, o dissociativo e o ansioso, são menos frequentes, mas estão associados a fatores como o stress, a impulsividade e a falta de regulação emocional.

Palavras-chave: Estilo de condução; Personalidade; Estresse; Ansiedade; Risco

INTRODUCCIÓN

El incremento de accidentes vehiculares en Perú es una preocupación alarmante que tiene gran relevancia en los últimos años. En 2023, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) reportó más de 87,000 accidentes de tránsito, resultando en 3,138 muertes y 58,082 lesiones. Este panorama refleja una crisis de seguridad vial que exige atención inmediata y medidas efectivas para prevenir más tragedias (1-4).

Según el observatorio nacional de seguridad vial, la imprudencia al volante es la principal causa de estos siniestros, representando el 61% de los casos. Este dato evidencia una preocupante falta de responsabilidad entre los conductores, que se traduce en un alto número de víctimas fatales y heridos. La situación es aún más crítica en ciudades como Lima, donde se concentra más del 50% de los accidentes registrados. Ante esta realidad, es esencial implementar políticas públicas que promuevan la educación vial y la responsabilidad en la conducción, así como reforzar las normas existentes para garantizar la seguridad en las carreteras peruanas (5).

A pesar de las regulaciones implementadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para limitar la velocidad, el número de accidentes de tránsito en Perú sigue siendo alarmantemente alto. En los primeros meses de 2023, se reportaron 1,143 muertes, lo que

equivale a un promedio de 276 fallecimientos mensuales. Aunque se han establecido políticas para mejorar la protección en las vías, el efecto en la disminución de víctimas ha sido mínimo. Esta problemática requiere un enfoque integral que incluya educación sobre seguridad vial en escuelas, similar al programa "New York Safe Routes to School", así como mejoras en la infraestructura, normativas más estrictas y una fiscalización efectiva. La urgencia de estas medidas es evidente ante el creciente número de siniestros viales y sus trágicas consecuencias (3).

En ese sentido, la creación de un sistema de seguridad vial efectivo no es responsabilidad exclusiva de las autoridades; los conductores también juegan un papel crucial. El comportamiento vial se refiere a las respuestas, actitudes y creencias de los conductores sobre lo que consideran seguro o inseguro al volante. Además, los conductores a menudo enfrentan situaciones estresantes que pueden afectar tanto su desempeño como su salud mental. Diversos estudios han explorado los factores psicológicos que influyen en el comportamiento de quienes manejan, destacando la importancia de abordar estos aspectos para mejorar la seguridad en las carreteras (2). Se encontraron que los rasgos de personalidad tienen una menor relación con la conducción arriesgada y una mayor correlación con prácticas de conducción sostenible, que priorizan el cuidado del medio ambiente (5-7).

Sin embargo, se observa un impacto psicológico y social significativo en los conductores que han experimentado un accidente de tráfico en los últimos seis meses. Este impacto se asocia con comportamientos agresivos, que se manifiestan a través de un lenguaje y expresiones físicas hostiles, así como en la conducción imprudente y distraída. Los conductores salvadoreños afectados presentan indicadores de depresión, ansiedad, estrés y otros trastornos de salud mental asociados con su conducta agresiva al conducir.

Por otra parte (8) agrega, que las condiciones laborales de los conductores son variables y están influenciadas por factores como el clima, la contaminación sonora, visual y del aire, así como por las largas horas que pasan sentados. Estos elementos contribuyen al aumento del estrés. Un estudio realizado en conductores colombianos reveló que tanto la edad (especialmente entre 25 y 39 años) como el estado civil (ser casado) son indicadores de una mayor probabilidad de estrés. En particular, los jóvenes adultos enfrentan estresores relacionados con sus necesidades de independencia y estabilidad laboral, además de las responsabilidades familiares que deben asumir (5).

Al propio tiempo (9-11) plantean que el estrés afecta de manera considerable el bienestar de las personas, especialmente en los conductores que enfrentan situaciones agobiantes de manera constante. Esta presión dificulta la gestión de sus emociones y reduce su

capacidad de respuesta adaptativa, lo que puede llevar a conductas desafiantes. La forma en que los conductores manejan estas situaciones está influenciada por factores tanto externos como internos. Un factor psicológico clave que predice la conducción de riesgo es la agresividad. Por lo tanto, los procesos emocionales y cognitivos son esenciales para percibir la conducta de los automovilistas, especialmente cuando exhiben agresión en el contexto vial, un fenómeno común en muchos países de Latinoamérica. Esto sugiere una predisposición de la personalidad hacia comportamientos agresivos al volante, lo que resalta la relevancia de tratar estos aspectos para optimizar la seguridad en las vías.

El EdC se define como la forma de conducir a lo largo de un periodo de años y el estilo habitual que la persona desarrolla al momento de conducir; es el patrón de comportamiento típico de los conductores, incluida la velocidad de conducción, la distancia entre vehículos, el respeto a las normas de tránsito y los niveles habituales de atención; es un modelo particular de comportamiento viales de cada persona (12,13).

Su fundamento teórico implica el análisis de los diversos patrones de comportamiento que los conductores adoptan en las vías de tránsito, que suelen estar determinados por una combinación de factores psicológicos, sociales y contextuales. Este análisis abarca aspectos como las características de la personalidad, la gestión emocional, la

percepción del riesgo y las capacidades cognitivas, que influyen en la toma de decisiones y las respuestas ante situaciones viales. Aquí se detallan algunos conceptos clave y teorías relacionadas, con referencias académicas para profundizar en cada uno de ellos (13).

El comportamiento de los conductores es estudiado desde la psicología del tránsito, que examina los procesos psicológicos que fundamentan el comportamiento humano. Se debe tener en cuenta, que cada persona manifiesta expresiones y conductas al momento de conducir en base a sus conocimientos y experiencias diferenciándose unos de otros (14-16).

Las teorías que dan sustento a los EdC son: Teoría de los Rasgos de Personalidad, ciertos rasgos como la impulsividad, la agresividad y la búsqueda de sensaciones son predictores de las conductas de riesgo al conducir (6), Teoría del Comportamiento Planificado (TPB) referido a las intenciones de una persona hacia una determinada acción que definen su comportamiento regulados por normas sociales y control conductual percibido (8); y la Teoría del Estrés y la Regulación Emocional, las dificultades emocionales afectan negativamente a la percepción de riesgo y la toma de decisiones (17).

A partir del sustento teórico propuesto en el Inventario Multidimensional de EdC (MDSI-S) (18); en Argentina se realizó una adaptación estableciendo una estructura de seis dimensiones,

así, el estilo de riesgo, referido a comportamientos de conducción a la velocidad máxima o la búsqueda de emociones al manejar ; el estilo disociativo, asociado a las distracciones frecuentes y errores al conducir; el estilo agresivo, muestran impaciencia hacia otros conductores; estilo cordial y prudente describen conductas de respeto; estilo ansioso, percepción de incapacidad para conducir y estilo control del estrés, refieren a las acciones que realiza el conductor para relajarse al conducir (11). Frente a lo descrito, el objetivo del trabajo es identificar los factores sociodemográficos asociados a los EdC predominante en los conductores limeños.

MATERIALES Y MÉTODOS

La investigación actual se sitúa dentro de un enfoque cuantitativo, caracterizado por su naturaleza empírica y su diseño no experimental. La muestra estuvo constituida por 349 conductores que residen en Lima Metropolitana y Callao. Se utilizó un muestreo por conveniencia, lo que implica que los participantes fueron elegidos según su disponibilidad y voluntad para el estudio.

Los criterios de inclusión para los participantes fueron los siguientes:

Edad: Todos los participantes debían tener más de 18 años.

Licencia de conducir: Se requería que los sujetos poseyeran una licencia de conducir vigente.

Frecuencia de conducción: Los participantes debían conducir, al menos, dos veces a la semana.

Para la recopilación de datos se empleó el inventario multidimensional de estilos de conducción (MDSI-S), adaptado a la realidad de Argentina. Este instrumento es reconocido por su capacidad para evaluar diferentes modos de conducción a través de un total de 40 ítems distribuidos en seis dimensiones clave:

Estilo de riesgo: Evalúa la propensión del conductor a asumir riesgos al volante.

Estilo disociativo: Mide la desconexión emocional o cognitiva durante la conducción.

Estilo agresivo: Refleja comportamientos hostiles o competitivos en la carretera.

Estilo cordial y prudente: Indica un enfoque más amable y cauteloso hacia la conducción.

Ansiedad: Examina el nivel de ansiedad experimentado por el conductor al manejar.

Control del estrés: Evalúa cómo los conductores manejan situaciones estresantes mientras conducen.

La administración del inventario se realizó mediante de una plataforma en línea utilizando Google Forms. Antes de iniciar el cuestionario, se

presentó a cada participante un consentimiento informado detallado, donde se explicaron los objetivos del estudio, así como las acciones implementadas para asegurar la confidencialidad y el uso ético de los datos recolectados. Solo aquellos conductores que otorgaron su conformidad participaron en el estudio. Se enfatizó la importancia del respeto a los principios éticos durante todo el proceso investigativo, asegurando que los participantes pudieran retirarse del estudio en cualquier momento si así lo deseaban.

Una vez recolectados los datos, se realizaron análisis descriptivos e inferenciales para evaluar las relaciones entre las variables sociodemográficas y los distintos estilos de conducción (EdC), que permitieron identificar patrones y tendencias significativas, contribuyendo así a una comprensión más profunda del comportamiento del conductor en Lima Metropolitana y Callao.

Se llevó a cabo un análisis estadístico empleando la prueba de Chi-cuadrado para examinar la relación entre diferentes variables y el comportamiento de los conductores en función de su educación y estilo de conducción (EdC). Las variables incluidas en el análisis fueron las siguientes:

Sexo, grado de instrucción, ocupación, lugar de procedencia, número de accidentes de tránsito, edad para ello se utilizó el programa estadístico SPSS.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El MDSI-S demostró poseer una validez y confiabilidad robustas, con un coeficiente alfa de Cronbach que alcanza un valor de 0.87, lo que respalda su uso como herramienta válida para evaluar modos de conducción.

El análisis demográfico de la muestra reveló características significativas. De los 349 conductores mayoritariamente hombres 94.3% y solo un 5.7% de mujeres, con edades comprendidas desde 19 hasta 70 años, con una edad media de 39.2 y desviación estándar de 11.36 años. El rango etario con mayor porcentaje del 38.68% de 30 a 39 años. Es importante señalar que un 6.3% tiene edades comprendidas entre 60 y 70 años. La muestra reportó tener un rango de 49 años de experiencia en el manejo de vehículos de diferentes categorías.

Asimismo, un 0.6% de la muestra reporta haber tenido hasta cinco eventos desafortunados en accidentes de tránsito; hay que reconocer que un 84.7% no reporta haber sufrido accidentes de tránsito, aunque este dato no es del todo satisfactorio. Otra de las características de la muestra es el grado de instrucción; de acuerdo a normativa actual no es requisito contar con secundaria completa, solo tener mayoría de edad entre otros requisitos para obtener el permiso de conducir. Por lo que, se observó que el 1.4%

tiene secundaria incompleta, 50.4% secundaria completa, 14.3% superior técnico no universitario, 1.4% superior incompleto y finalmente un 32.4% con estudios universitarios completos.

Ante la consulta, tipo de conducción que realiza, la muestra reporta: 12.9% conducción de vehículo para uso particular, 71.1% conducción de vehículo para uso del trabajo y 16% conducción de vehículos motorizados ya sea repartidor de delivery o servicio vigilancia de serenazgo. Otro aspecto que se tuvo en cuenta para la descripción de la muestra es el lugar de procedencia: Lima Centro 13.8%, Lima Este 48.7%, Lima Norte 24.4%, Lima Sur 3.7% y un 9.5% Callao.

El estudio de los estilos de conducción entre los 349 participantes, mostró una variedad en las preferencias y conductas al volante. Los resultados obtenidos mostraron que el estilo de conducción prudente es el más predominante entre los conductores encuestados, representando un 88.0% de la muestra total. Este hallazgo sugiere que la gran mayoría de los conductores asumen una actitud prudente y responsable al conducir, lo que puede estar relacionado con una mayor conciencia sobre la seguridad vial y el deseo de evitar accidentes.

En contraste, los estilos de conducción que se consideran más arriesgados o menos controlados tienen una representación significativamente menor. Por ejemplo, el estilo riesgoso, solo 7 conductores (equivalente al 2.0%) se identificaron

con el mismo, lo que indica que una pequeña fracción de la muestra tiende a asumir riesgos al conducir. El disociativo, lo reportaron 16 participantes (un 4.6%), sugiriendo que algunos conductores pueden experimentar desconexión emocional o cognitiva mientras manejan. Por su parte, el estilo agresivo lo adoptaron un total de 9 conductores (2.6%), lo que podría implicar comportamientos hostiles o competitivos en la carretera. Asimismo, el estilo ansioso, tuvo a 8 participantes, lo que equivale a un 2.3% de la muestra, indicando que algunos conductores pueden experimentar estrés o nerviosismo al volante. Finalmente, solo 2 conductores (lo que representa el 0.6%) se identificaron con un estilo relacionado con el manejo del estrés, sugiriendo que este es un aspecto menos común entre los participantes.

El análisis de los niveles de estilos de conducción entre los 349 participantes reveló una distribución interesante en diversas categorías, bajo, moderado y alto. El estilo Agresivo, bajo, un total de 5 conductores (55.6%) se clasificaron en el nivel bajo, lo que indica que, aunque hay una tendencia hacia la agresividad, la mayoría no manifiesta comportamientos extremos. Mientras que el estilo moderado sólo 3 conductores (33.3%) mostraron un estilo discretamente agresivo, sugiriendo que algunos pueden experimentar momentos de competitividad o impaciencia al volante. Por otro lado, el alto, solo 1 conductor

(11.1%) fue clasificado con un estilo agresivo alto, lo que sugiere que este comportamiento es relativamente raro entre los participantes.

En relación al estilo disociativo, se destacó la poca representación en el nivel bajo, con solo 1 conductor (6.3%), lo que sugiere que pocos conductores experimentan desconexión emocional al manejar. Mientras, el estilo moderado, la mayoría, de los conductores (75%), se ubicaron en este nivel, lo que puede indicar que muchos choferes tienen momentos ocasionales de distracción o falta de atención. Por último, el alto, un total de 3 conductores (18.8%) presentaron este estilo, lo que podría ser motivo de inquietud desde la perspectiva de la seguridad vial.

En el estilo ansioso, no tuvo conductores en el nivel bajo, pero se distribuyó entre moderado y alto. El moderado, con 5 conductores (62.5%) sugiere que una proporción significativa puede experimentar ansiedad al conducir. Mientras, el alto, los 3 conductores restantes (37.5%), lo que puede influir en su habilidad para conducir de forma segura.

En relación al manejo del estrés, todos los participantes que lo mostraron se ubicaron en el nivel moderado, con un total de 2 conductores (100%). Esto sugiere que estos individuos son capaces de manejar situaciones estresantes sin llegar a niveles extremos.

Sin embargo, en el estilo de riesgo, se

observó una concentración significativa en el nivel moderado, con 5 conductores (71.4%), este grupo muestra una tendencia a asumir ciertos riesgos al conducir, aunque no en exceso. No se reportaron conductores en los niveles bajo o alto para este estilo, lo cual puede ser indicativo de una conciencia general sobre la seguridad.

Por último, el estilo prudente, mostró la mayor representación. Ubicándose, en el nivel moderado, un total de 143 conductores (46.6%) adoptaron un enfoque cauteloso al volante. En el nivel alto,

la mayoría, con 164 conductores (53.4%), se clasificaron como prudentes, lo cual es alentador y sugiere una cultura general de conducción responsable entre los participantes.

Los resultados obtenidos ofrecen una visión detallada sobre cómo se distribuyen los diferentes estilos de conducción entre los conductores encuestados, lo que puede tener implicaciones significativas para la protección en las vías y la formación de los conductores en Lima Metropolitana y Callao.

Tabla 1. Niveles de estilo de conducción.

Nivel	Estilo Agresivo		Estilo Disociativo		Estilo Ansioso		Manejo de Estrés		Estilo de Riesgo		Estilo Prudente	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Bajo (D1 -D3)	5	55,6	1	6,3								
Moderado (D4 – D7)	3	33,3	12	75,0	5	62,5	2	100,0	5	71,4	143	46,6
Alto (D8 – D10)	1	11,1	3	18,8	3	37,5			2	28,6	164	53,4
Total	9	100,0	16	100,0	8	100,0	2	100,0	7	100,0	307	100,0

El estudio de los estilos de conducción según el género y el propósito del uso del vehículo (personal o laboral) Tabla 2, proporcionó información valiosa sobre los comportamientos de los conductores encuestados. Los resultados obtenidos proporcionan una visión clara sobre cómo se distribuyen los diferentes estilos de conducción entre los conductores encuestados, así como las variaciones significativas en función del sexo y el tipo de uso del vehículo.

En el estilo riesgoso, se identificaron 7 conductores (2.0%), de estos, sólo 1 era mujer (0.3%) y 6 eran hombres (1.7%). Esta distribución sugiere que los hombres tienden a asumir más riesgos al conducir en comparación con las mujeres. En cuanto al tipo de uso, el estilo riesgoso fue reportado por 1 conductor en un contexto particular (0.3%) y por 6 en un contexto laboral (1.7%). Esto podría indicar que algunos conductores asumen más riesgos en situaciones laborales, posiblemente debido a la presión del tiempo o la carga laboral.

El estilo disociativo se reportó por un total de 16 conductores (4.6%), la representación fue baja entre las mujeres (0.3%) y significativamente mayor entre los hombres, con 15 (4.3%). Esto sugiere que los hombres pueden experimentar más desconexión emocional o cognitiva al conducir. En términos de uso, este estilo también se observó principalmente en contextos laborales, donde 12 conductores (3.4%) lo adoptaron durante su trabajo, y solo 3 lo hicieron en un contexto motorizado. En el estilo agresivo, se identificaron 9 conductores (2.6%), de estos, solo 1 era mujer

(0.3%) y 8 eran hombres (2.3%). Esta diferencia significativa resalta la tendencia masculina hacia comportamientos más agresivos al volante. Este comportamiento se distribuyó entre el uso particular y laboral: 2 conductores (0.6%) utilizaron este estilo en actividades particulares, mientras que 7 (2%) lo hicieron en su trabajo.

En relación al estilo prudente fue el más predominante, con un total de 307 conductores (88%), de este grupo, solo 16 eran mujeres (4.6%), mientras que la gran mayoría, con 291, eran hombres (83.4%). Esto indica que la mayoría de los conductores emplean una actitud prudente al conducir. Este estilo se utilizó tanto en contextos particulares como laborales: se identificaron 39 conductores (11.2%) que lo usaron para fines personales y una gran cantidad de 215 (61.6%) que lo emplearon en su trabajo. El estilo ansioso, lo reportaron un total de 8 conductores (2.3%). De estos, había una mujer representando el 0.3%, mientras que siete hombres constituyeron el restante (2%). Esto puede indicar que la ansiedad al conducir es más común entre los hombres. Este estilo fue adoptado igualmente en contextos particulares y laborales, reflejando una preocupación potencial sobre la capacidad de estos conductores para manejar situaciones estresantes.

En el manejo de estrés, solo se identificaron 2 conductores (0.6%) con un estilo relacionado uno utilizó este estilo en un contexto particular y otro en un contexto laboral, indicando que los hombres pueden tener diferentes formas de lidiar con el estrés asociado a la conducción.

Tabla 2. Estilos de conducción según sexo y tipo de uso.

	F	%	M	%	H	%	Uso Particular	%	Uso de Trabajo	%	Motorizado	%
Riesgoso	7	2,0	1	0,3	6	1,7	1	0,3	6	1,7	0	0,0
Disociativo	16	4,6	1	0,3	15	4,3	1	0,3	12	3,4	3	0,9
Agresivo	9	2,6	1	0,3	8	2,3	2	0,6	7	2,0	0	0,0
Prudente	307	88,0	16	4,6	291	83,4	39	11,2	215	61,6	53	15,2
Ansioso	8	2,3	1	0,3	7	2,0	1	0,3	7	2,0	0	0,0
Manejo de Estrés	2	,6	0	0	2	0,6	1	0,3	1	0,3	0	0,0
Total	349	100,0	20		329		45	100	248	100	56	100

Los resultados del análisis de Chi-cuadrado, Tabla 3, ofrecen una visión clara sobre la relación entre los estilos de conducción y varios factores sociodemográficos relevantes.

El valor Chi-cuadrado para la relación entre el sexo y los estilos de conducción fue 2.392, con 5 grados de libertad y una significancia asintótica de 0.793. Este hallazgo sugiere que no hay una relación estadísticamente significativa entre el género y los estilos de conducción que adoptan los participantes. Esto sugiere que tanto hombres como mujeres presentan patrones similares en sus estilos al volante, lo cual podría reflejar un cambio en las actitudes hacia la conducción en función del género.

El análisis del grado de instrucción mostró un valor Chi-cuadrado de 11.375, con 20 grados de libertad y una significancia asintótica de 0.936. Este resultado indicó que no existe suficiente evidencia para sostener que el nivel educativo influya en los estilos de conducción. La falta de asociación podría sugerir que, independientemente del grado educativo alcanzado, los conductores tienden a adoptar estilos similares.

En cuanto a la ocupación, se obtuvo un valor Chi-cuadrado de 8.618, con 10 grados de libertad y una significancia asintótica de 0.569. Esto sugiere que no hay una relación significativa entre la ocupación y los estilos de conducción adoptados por los participantes, lo que puede indicar que factores como la profesión o el tipo de trabajo no influyen considerablemente en cómo las personas conducen.

El análisis reveló un valor Chi-cuadrado notablemente alto, 62.215, con 20 grados de libertad y una significancia asintótica de 0.000. Este resultado indica una relación estadísticamente significativa entre el lugar de procedencia y los estilos de conducción, sugiriendo que las características culturales, socioeconómicas o ambientales del lugar pueden influir en cómo las personas conducen. Esta asociación podría ser explorada más a fondo en investigaciones futuras para entender cómo las normas sociales y las experiencias locales afectan el comportamiento al volante.

Para el número de accidentes, se encontró un valor Chi-cuadrado de 7.456, con 25 grados de libertad y una significancia asintótica de 1.000. Esto sugiere que no existe una relación significativa entre el historial de accidentes y los estilos de conducción que emplean los participantes, sugiriendo que la experiencia previa con accidentes no necesariamente determina el estilo actual al conducir.

El análisis para la edad mostró un valor Chi-cuadrado de 20.503, con 20 grados de libertad y una significancia asintótica cercana a la frontera significativa (0.060). Aunque este resultado no alcanza el umbral convencional para ser considerado significativo ($p < 0.05$), su proximidad sugiere que podría haber alguna relación digna de exploración en futuros estudios sobre cómo la edad puede influir en las actitudes y comportamientos al conducir.

Tabla 3. Pruebas Chi cuadrado EdC con factores.

	Valor	df	Sig. asintótica (bilateral)
sexo-EdC	2,392	5	,793
Grado de instrucción	11,375	20	,936
Ocupación	8,618	10	,569
Lugar de procedencia	62,215	20	,000
Número de accidentes de tránsito	7,456	25	1,000
Edad	20,503	20	,060
N° de casos válidos	349		

a.24 casillas (80.0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,07

Discusión

Los resultados derivados en este artículo manifiestan una realidad preocupante en las calles de Lima y Callao, donde los estilos de conducción (EdC) demuestran una falta de consideración por las normas de tránsito. Esta situación se traduce en un elevado número de accidentes y muertes en las vías, lo que plantea serias interrogantes sobre la seguridad vial en la región. La observación recurrente de conductores distraídos, ya sea mirando sus teléfonos móviles o, incluso, escribiendo en redes sociales mientras conducen, subraya un comportamiento irresponsable que pone en riesgo no solo a los conductores, sino también a los pasajeros y transeúntes. Este fenómeno de distracción al volante es alarmante y refleja una cultura de conducción que prioriza la inmediatez de la comunicación digital sobre la atención necesaria para garantizar la seguridad en la carretera. La normalización de estas conductas peligrosas sugiere que se requiere un cambio significativo en la educación vial y en las actitudes hacia la conducción responsable (2,7,12).

Es fundamental que se implementen campañas de concienciación que aborden específicamente el uso de la telefonía celular mientras se conduce, así como políticas más estrictas para sancionar estas infracciones. Además, es importante considerar que el contexto sociocultural de Lima y Callao puede influir en estos comportamientos. La congestión del tráfico, la presión por llegar a tiempo a los destinos y las condiciones adversas de las vías pueden contribuir a que los conductores adopten actitudes imprudentes. Por lo tanto, es esencial no solo fomentar un cambio individual en el comportamiento de los conductores, sino también abordar las condiciones estructurales que facilitan este tipo de distracciones (3,11,18).

Los hallazgos de este estudio revelan una puntuación notablemente alta en el estilo de conducción prudente, alcanzando un 88% entre los 349 conductores evaluados. De este grupo, el 53% se clasifica en un nivel alto de prudencia al volante. Sin embargo, estos datos resultan ambivalentes cuando se contrastan con las estadísticas de accidentes de tránsito en Perú,

que siguen siendo alarmantemente elevadas. Esta discrepancia sugiere que, a pesar de la percepción de una mayoría de conductores que adoptan un comportamiento prudente, la realidad en las vías puede estar influenciada por otros factores que fomentan conductas riesgosas.

Es fundamental abordar el cambio de actitudes de los conductores, lo cual implica un enfoque integral que contemple tres dimensiones: el aspecto epistémico (forma de pensar), el emocional (forma de concebir) y el conductual (forma de proceder). La investigación realizada por Lajunen et al. (12) sobre programas de autocontrol demuestra que es posible lograr un cambio significativo en las actitudes hacia la conducción, lo que resulta en una disminución significativa de los accidentes en las calles (9,19-21).

Esto resalta la importancia de implementar intervenciones que no solo informen sobre las normas de tránsito, sino que también modifiquen las creencias y emociones subyacentes que influyen en el comportamiento del conductor. Las actitudes juegan un papel crucial en la disminución de actuaciones peligrosas y en la promoción de estilos de conducción más prudentes. Las valoraciones y percepciones que los conductores asumen pueden predisponerlos a adoptar conductas tanto riesgosas como prudentes. Este fenómeno ha sido evidenciado en programas como SARTRE, subvencionado por la Comisión Europea (22), que han mostrado cómo la educación y la

sensibilización pueden cambiar las actitudes hacia la conducción. Por lo tanto, entender los modelos explicativos psicológicos detrás de las conductas de riesgo es fundamental para crear estrategias efectivas, que promuevan hábitos más seguros al volante.

La implementación de programas educativos y campañas de concienciación debe ser diseñada teniendo en cuenta estos modelos psicológicos, para así fomentar un cambio duradero en las actitudes y comportamientos de los conductores. Solo a través de un enfoque holístico se podrá contribuir a una prosperidad significativa en la seguridad vial y una rebaja en el número de accidentes en Perú.

Los resultados de esta investigación indican que el estilo de conducción más común entre los participantes es el estilo cauteloso, con una puntuación total del 88%. De los 307 conductores evaluados, el 53% se clasifica en un nivel alto de prudencia al volante. Sin embargo, estos datos presentan una ambivalencia cuando se contrastan con los números de sucesos de tráfico en Perú, que continúan siendo alarmantemente elevadas. Esta discrepancia sugiere que, a pesar de que una mayoría de conductores se identifica con un comportamiento prudente, la realidad en las vías puede estar influenciada por otros factores que fomentan conductas riesgosas. Es fundamental abordar el cambio de actitudes de los conductores, lo cual implica un enfoque integral que contemple

tres dimensiones: el aspecto cognitivo (modo de pensar), el emocional (modo de sentir) y el conductual (modo de actuar).

La investigación realizada por Lajunen et al. (12) sobre programas de autocontrol demuestra que es posible lograr un cambio significativo en las actitudes hacia la conducción, lo que se denota en un descenso valioso de los sucesos en las vías públicas. Este hallazgo resalta la importancia de implementar intervenciones que no solo informen sobre las normas de tránsito, sino que también modifiquen las creencias y emociones subyacentes que influyen en el comportamiento del conductor. Las actitudes son clave para reducir comportamientos riesgosos y promover estilos de conducción más seguros. Las valoraciones y percepciones que los conductores asumen pueden predisponerlos a adoptar conductas tanto riesgosas como prudentes.

Este fenómeno ha sido evidenciado en programas como SARTRE, subvencionado por la Comisión Europea (23, 24), que han mostrado cómo la educación y la sensibilización pueden cambiar las actitudes hacia la conducción. El hecho de que un porcentaje significativo de conductores se identifique como prudente podría indicar una comprensión teórica de la seguridad vial; sin embargo, esto no siempre se traduce en comportamientos seguros en la práctica. Es crucial entender que las actitudes hacia la conducción no son estáticas y pueden ser

influenciadas por diversas variables contextuales, sociales y psicológicas. Por lo tanto, es esencial desarrollar programas educativos y campañas de concienciación que aborden no solo el conocimiento sobre normas viales, sino también los aspectos emocionales y cognitivos que afectan la toma de decisiones al conducir.

El estudio de la conexión entre los estilos de conducción (EdC) y las variables sociodemográficas reveló que solo existe una asociación significativa entre los EdC y el lugar de procedencia de los choferes. Este resultado indica que en la jurisdicción del Callao pueden adoptar una conducta más responsable al volante, posiblemente debido a la implementación efectiva de un sistema de seguridad vial que incluye el cobro efectivo de multas. Este enfoque puede fomentar una mayor conciencia acerca de la relevancia de respetar las normas de tránsito, lo que a su vez podría influir en los comportamientos de conducción. Es importante considerar que cada individuo posee diversos componentes en su personalidad que influyen en su comportamiento al conducir. Sin embargo, el factor humano es crucial y, a menudo, es el responsable de los errores cometidos al volante (7,19, 21).

Las circunstancias del momento pueden llevar a los conductores a actuar con imprudencia (2,5,7). Esto implica que, aunque un conductor pueda tener un conocimiento teórico adecuado sobre las regulaciones de tránsito y un estilo de conducción

por lo general cauteloso, factores como el estrés, la fatiga o la distracción pueden desencadenar decisiones arriesgadas en situaciones críticas. A pesar de la identificación de una asociación entre el lugar de procedencia y los EdC, no se encontraron evidencias estadísticas que respalden asociaciones significativas con otras variables sociodemográficas, como el género, la edad o el nivel formativo. Esto puede indicar que, si bien estas características pueden influir en las actitudes y comportamientos generales, no necesariamente determinan cómo un individuo se comporta al volante en situaciones específicas. La habilidad para conducir, junto con la experiencia y la capacidad para gestionar situaciones imprevistas, son factores críticos que pueden contribuir a evitar accidentes

Para abordar eficazmente los problemas de seguridad vial, es necesario implementar estrategias educativas y políticas que no solo se centren en el cumplimiento normativo, sino que también promuevan la adquisición de habilidades y competencias emocionales en los conductores. Esto podría ayudar a mitigar los errores humanos y fomentar una cultura vial más segura en todas las jurisdicciones (8,11,22).

Los hallazgos de este estudio muestran diferencias significativas en relación con las investigaciones llevadas a cabo por Sánchez (22), quienes aplicaron el mismo inventario en su versión original y encontraron asociaciones

significativas entre los estilos de conducción (EdC) y diversas variables sociodemográficas, incluyendo el sexo. En su análisis, analizó una relación negativa entre la edad y los EdC ansioso y disociativo, lo que implica que, a mayor edad, los conductores tienden a experimentar menos ansiedad al conducir. Además, hallaron una asociación entre la edad y los estilos de conducción imprudente y descuidado. Estos hallazgos sugieren que la experiencia acumulada con el tiempo podría contribuir a una mayor confianza y habilidad al volante.

Asimismo, la investigación de Taubman et al., Taubman-Ben-Ari y Yehiel, Trógolo (25-27) refuerzan esta idea al señalar que los jóvenes son más propensos a adoptar actitudes temerarias, lo que se traduce en un mayor número de infracciones. Esto resalta el papel crucial de la edad como un factor que permite acumular experiencia en la conducción, lo que podría llevar a una disminución de comportamientos riesgosos. En contraste, los resultados obtenidos en este estudio no encontraron asociaciones significativas entre los EdC y las variables sociodemográficas analizadas. Esta discrepancia puede sugerir que otros factores contextuales o psicológicos están influyendo en el comportamiento de conducción de los participantes. Es posible que las características culturales o las normas sociales específicas de la región estudiada estén afectando las actitudes hacia la conducción, lo que podría explicar la falta

de correlación observada. Además, es importante considerar que las actitudes y comportamientos al volante son complejos y multifacéticos.

La personalidad del conductor, así como sus experiencias previas y el contexto en el que se encuentra, juegan un papel fundamental en cómo se manifiestan estos estilos de conducción. Por ejemplo, factores como el estrés y la presión del tiempo pueden llevar a decisiones impulsivas o imprudentes, independientemente de la edad o la experiencia del conductor. La ausencia de evidencia estadística que respalde una asociación con diferentes variables sociodemográficas también sugiere que puede ser necesario explorar más a fondo otros aspectos psicológicos que influyen en los estilos de conducción. Comprender cómo las emociones, las creencias y las experiencias individuales afectan el comportamiento al volante podría proporcionar información valiosa para desarrollar intervenciones más efectivas (12,19).

Los resultados de este estudio contrastan con los hallazgos de Rivera (21), quien realizó un análisis comparativo de los estilos de conducción (EdC) y no encontró diferencias significativas entre los distintos estilos. Sin embargo, a diferencia de la presente investigación, Rivera sí identificó una relación entre el estilo arriesgado y los años de experiencia en manejo, lo que sugiere que la experiencia puede influir en la adopción de comportamientos más o menos prudentes al volante. Esta discrepancia en los resultados podría

estar relacionada con las características específicas de las muestras estudiadas, así como con el entorno en el que se realizaron las investigaciones. Ambos estudios utilizaron el mismo instrumento para medir los EdC, lo que refuerza la validez del cuestionario. Sin embargo, las diferencias en las conclusiones pueden deberse a factores como la composición demográfica de las muestras, el entorno geográfico y cultural, y las condiciones de conducción en cada región.

Por ejemplo, es posible que los conductores en la muestra de Rivera (21), tengan diferentes niveles de exposición a situaciones de riesgo o diferentes actitudes hacia la seguridad vial, lo que podría afectar sus estilos de conducción. Además, el hecho de que encontrara una relación entre la experiencia y el estilo arriesgado plantea preguntas sobre cómo la experiencia se traduce en comportamientos específicos al volante. Si bien es razonable suponer que más años de conducción podrían llevar a una mayor prudencia, también es posible que algunos conductores experimentados desarrollen una falsa sensación de seguridad que los lleve a adoptar conductas más arriesgadas. Este fenómeno ha sido documentado en otras investigaciones, donde se ha observado que la experiencia no siempre se correlaciona positivamente con un estilo de conducción seguro. Por otro lado, es importante considerar que el campo de estudio sobre los estilos de conducción es complejo y multifacético.

Factores psicológicos, sociales y contextuales pueden influir en cómo los conductores perciben su propia habilidad y riesgo al volante. La falta de diferencias significativas en este estudio podría indicar que factores como la presión social o las normas culturales tienen un impacto más fuerte en el comportamiento del conductor que las características sociodemográficas tradicionales.

CONCLUSIONES

Los factores sociodemográficos asociados a los EdC identificados se relacionan con la procedencia geográfica de los conductores con predominancia del sexo masculino entre los conductores, muchos de los cuales utilizan la conducción como parte de su trabajo. Aunque el estilo de conducción prudente es el más común, esto es notable considerando el tráfico caótico de la ciudad. Los estilos de conducción más riesgosos, como el agresivo, disociativo y ansioso, son menos frecuentes, pero se asocian con factores como el estrés, la impulsividad y la falta de regulación emocional.

CONFLICTO DE INTERESES. Los autores declaran que no existe conflicto de intereses para la publicación del presente artículo científico.

REFERENCIAS

1. Carmona G, Bonilla C, Caballero P, Carreño R, Anaya E, Huamán K y Reyes N. Políticas e intervenciones para reducir lesiones por accidentes de tránsito: De la evidencia a la práctica. *Anales de la Facultad de Medicina*. 2018. 79(3), 244-251. <https://lc.cx/hNBeBe>
2. Carro E. La psicología del tránsito, una necesidad urgente en México: Breve revisión del panorama nacional sobre tasas de mortalidad asociada a los accidentes de tránsito. *Revista de Psicología y Ciencias del Comportamiento de la Unidad Académica de Ciencias Jurídicas y Sociales*. 2018. 9(2), 1-5. <https://lc.cx/fSCmJS>
3. Marian A, Chiriac L, Ciofu V y Apostol M. Comprensión de la conducta de riesgo en la conducción sostenible entre adultos jóvenes: Exploración de las normas sociales, la regulación emocional, el control conductual percibido y la atención plena. *Sustainability*. 2024. 16(15), 6620. <https://lc.cx/G7CAIb>
4. Gutiérrez J y Lobos M. Factores psicosociales y comportamiento agresivo al conducir correlacionados con accidentes de tránsito en conductores salvadoreños. *Entorno*. 2017. (64), 9–19. <https://lc.cx/pKONKJ>
5. Chaves A, Pantoja Y, Guerrero C, Narváez E y Ibarra M. Nivel de riesgo de estrés en conductores del sector transporte público. *Psicología y Salud*. 2022. 32(2), 351-362. <https://lc.cx/nJK7nh>
6. Poó F, Ledesma R y Montes S. Rasgos de la personalidad y agresión en conductores. *Avaliação Psicológica*. 2008. 7(3), 269-280. <https://lc.cx/lKbXrC>
7. Šeibokaitė L, Endriulaitienė A, Markšaitytė R, Žardeckaitė-Matulaitienė K y Pranckevičienė, A. Aggressiveness as proximal and distal predictor of risky driving in the context of other personality traits. *Behaviour*. 2014. 4, 57-69. <https://lc.cx/XZdqAM>
8. Durán N y Moreno N. Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*. 2016. 12(1), 123-136. <https://lc.cx/p4p4KV>
9. Aluja A, Balada F, García O y García L. Psychological predictors of risky driving: The role of age, gender, personality traits (Zuckerman's and Gray's models), and decision-making styles. *Frontiers in Psychology*. 2023. 14, Article 1058927. <https://lc.cx/B2zD6S>

- 10.** Ledesma R, Poó F y Montes S. Psicología de tránsito: Logros y desafíos de la investigación. *PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*. 2011. 3(2), 108-119. https://lc.cx/a8U_np
- 11.** Faílde-Garrido J, Rodríguez-Castro Y, González-Fernández A, et al. Traffic crimes and risky driving: The role of personality and driving anger. *Current Psychology*. 2023. 42, 12281–12295. <https://lc.cx/xU-phQ>
- 12.** Lajunen T y Summala H. Driving experience, personality, and skill and safety motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*. 1995. 19(3), 307-318. <https://lc.cx/5Y7waq>
- 13.** Dahlen E, Martin R, Ragan K y Kuhlman M. Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*. 2005. 37(2), 341–348. <https://lc.cx/qtubgP>
- 14.** Jariot M y Montané J. Actitudes y velocidad en jóvenes: Aplicación de un programa de educación vial. *RELIEVE - Revista Electrónica de Investigación y Evaluación Educativa*. 2009. 15(1). <https://lc.cx/maQlIN>
- 15.** Elliott M, Armitage C y Baughan C. Using the theory of planned behaviour to predict observed driving behaviour. *British Journal of Social Psychology*. 2007. 46(1), 69-90. <https://lc.cx/IV6VJw>
- 16.** Ledesma R, Peltzer R, Poó F y López de Cózar E. Fiabilidad y validez del inventario multidimensional de estilos de conducción (MDSI) adaptado a la población argentina. En *V Congreso de Metodología de Encuestas*. 2008. 24, p. 25. <https://lc.cx/Z4q-l8>
- 17.** Meneses C y Carriel J. Caracterización de estilos de conducción en rutas urbanas predeterminadas bajo diversas condiciones de tráfico. 2024. <https://lc.cx/Csy2dg>
- 18.** Mesken J, Hagenzieker M, Rothengatter T y De Waard D. Frequency, determinants, and consequences of different drivers' emotions: An on-the-road study using self-reports, (observed) behaviour, and physiology. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2007. 10(6), 458-475. <https://lc.cx/bPydPM>
- 19.** Polo J. Clasificación de estilos de conducción y comportamiento de conductor con monitoreo a bordo en el Área Metropolitana de Bucaramanga. 2024. <https://lc.cx/DQGO9o>
- 20.** Aráuz B y Leines A. Análisis del estilo de conducción para la identificación de patrones de comportamiento de los conductores en una flota vehicular de categoría M1 en el Distrito Metropolitano de Quito. 2024. <https://lc.cx/gUsLwv>
- 21.** Rivera J. Estilos de conducción en una muestra de motociclistas. Institución Universitaria de Envigado. 2020. <https://lc.cx/UGVgYl>
- 22.** Sánchez F. Actitudes frente al riesgo vial. *Psychosocial Intervention*. 2008. 17(1), 45-59. <https://lc.cx/wuCXF1>
- 23.** Ruiz J y López L. Escala de dificultades percibidas para la conducción, hostilidad y extraversión: Un análisis correlacional en conductores de Bogotá. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*. 2010. 6(2). <https://lc.cx/BSCqdh>
- 24.** Slavinskienė J y Endriulaitienė A. Antecedentes cognitivos y motivacionales de diferentes estilos de conducción en una muestra de conductores lituanos. *Safety*. 2024, 10(1), <https://lc.cx/SszlRU>
- 25.** Taubman O, Mikulincer M y Iram A. A multi-factorial framework for understanding reckless driving appraisal indicators and perceived environmental determinants. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2010. 7, 333-349. <https://lc.cx/kBNmQy>
- 26.** Taubman-Ben-Ari O, Yehiel D. Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis & Prevention*, 2012. 45, 416-422. <https://lc.cx/BTZKRz>
- 27.** Trógolo M, Tosi J, Poó F, Ledesma R, Medrano, L y Dominguez-Lara S. Factor structure and measurement invariance of the multidimensional driving style inventory across gender and age: an ESEM approach. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*. 2020. 71, 23-30. <https://lc.cx/8hC3kt>

ACERCA DE LOS AUTORES

Mitzy Evelyn León Zaquinaula. Licenciada en Psicología. Magister en Problemas de aprendizaje. Doctorando en psicología. Experiencia en programas para la prevención de la violencia contra la mujer, trabajando para el gobierno Regional del Callao y para la Dirección de Redes Integradas de Salud Lima Centro, Perú.

Estrella Azucena Esquiagola-Aranda. Doctora en Gestión Pública y Gobernabilidad, Universidad César Vallejo. Magister en Educación con mención dificultades de aprendizaje, Pontificia Universidad Católica del Perú. Licenciada en Psicología, Universidad Nacional Federico Villarreal. Docente de pregrado y posgrado. Adscrita a la Unidad del Vicerrectorado de Investigación, Universidad César Vallejo. Ponente nacional e internacional. Investigadora Renacyt, autora de publicaciones científicas en revistas indexadas. Coeditora de la Revista UCVScientia, Perú.

Mercedes María Nagamine-Miyashiro. Magister Ingeniero en Industrias alimentarias, Universidad Nacional del Centro del Perú. Magister en Educación con mención en docencia e investigación

en educación superior UAP; Magister en Gestión de la ciencia y la innovación UPV España. Doctora en Educación, Universidad César Vallejo. Diplomatura de estudio en estadística aplicada PUCP. Diplomado de especialización de posgrado estadística aplicada a la investigación científica USMP; Diplomado de especialización en gestión de la investigación y transferencia del conocimiento UPV. Docente de Investigación en Posgrado. Ponente internacional y nacional. Adscrita a la unidad del Vicerrectorado de Investigación de la Universidad César Vallejo; asesora de tesis de posgrado a nivel de maestrías y doctorados. Coeditora de la Revista UCVScientia, revisora par de revistas internacionales. Docente Renacyt, Perú.

Juana Yris Díaz-Mujica. Doctora en Administración de la Educación, Universidad César Vallejo. Master en Gestión y comunicación de proyectos sociales solidarios de la Universidad Abad Oliba de Barcelona. Licenciada en Obstetricia, Universidad San Martín de Porres de Lima. Experiencia docente universitaria en posgrado, participante como ponente a Congresos internacionales, cuenta con publicaciones en revistas de impacto, Docente Renacyt, Perú.