

# Agresión hacia conductores ancianos como factor de riesgo de accidente de tráfico en Guadalajara, Jalisco<sup>a</sup>

## Aggression to elderly drivers as a traffic accident risk factor in Guadalajara, Jalisco

Zoila Margarita Gómez Lomelí<sup>a</sup>, David Leal Mora<sup>b</sup>, Alfredo de Jesús Celis de la Rosa<sup>c</sup>, Oscar Loreto Garibay<sup>d</sup> y Melba Herrera Godina<sup>e</sup>

### Resumen / Abstract

*Introducción:* conducir un automóvil es una actividad compleja que requiere de diversas habilidades cognitivas, funciones ejecutivas, motoras y perceptivas que con el paso de la edad pueden verse disminuidas, esto aunado a un ambiente cambiante puede propiciar que los conductores presenten acciones agresivas.

*Objetivo:* medir el riesgo de sufrir un accidente de tráfico en relación a las conductas agresivas de parte de otros conductores hacia ancianos de 60 años y más.

---

a. La Doctora Gómez Lómeli es Médico Cirujano y Partero con Grado de Maestría en Gerontología Social y un Doctorado en Salud Pública. Profesora Investigadora adscrita al Departamento de Salud Pública del Centro Universitario de Ciencias de la Salud, CUCS, de la Universidad de Guadalajara. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Línea de investigación: Estudios epidemiológicos de problemas de salud y enfermedad en la población anciana y lesiones por causa externa. Correo electrónico: zmgeronte@gmail.com.

b. El Doctor Leal Mora es Médico Cirujano y Partero con Posgrado en Medicina Interna del Centro Médico Nacional (IMSS) y Geriatria del Hospital Johns Hopkins en Baltimore, Mass. Jefe de Servicio de Geriatria del Hospital Civil Fray Antonio Alcalde. Centro Universitario de Ciencias de la Salud, CUCS, de la Universidad de Guadalajara. Línea de investigación: Enfermedades crónicas, demencia y nutrición en el anciano. Correo electrónico: dleal@mail.udg.mx.

c. El Doctor Celis de la Rosa tiene Grado de Maestría en Salud Pública y Doctorado en Epidemiología. Ha laborado como Profesor Investigador Titular en el Centro Universitario de Ciencias de la Salud, CUCS, de la Universidad de Guadalajara. Fue Director de la División de Disciplinas para el Desarrollo, Promoción y Preservación de la Salud. Director del Instituto Regional de Investigación en Salud Pública. Fue miembro del Comité Directivo del Road Traffic Injury Research Network. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores, Nivel II.

d. El Doctor Loreto Garibay es Nutriologo con Grado de Maestría en Ciencias de la Salud Pública. Profesor Investigador adscrito al Departamento de Salud Pública del Centro Universitario de Ciencias de la Salud, CUCS, de la Universidad de Guadalajara. Cuerpo Académico UDG-CA 709, Salud, Bienestar y Calidad de Vida. Línea de Investigación: Alimentación, Nutrición y Medio Ambiente. Correo electrónico: oscar.loreto@academicos.udg.mx.

e. La Doctora Herrera Godina es Licenciada en Geografía y Ordenamiento Ambiental con Grado de Maestría en Ciencias Ambientales con especialidad en Gestión Ambiental y Doctora en Ciencias de la Salud Pública. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Actualmente es Coordinadora del Comité de Sostenibilidad y de la Maestría en Salud Pública. Centro Universitario de Ciencias de la Salud, CUCS; de la Universidad de Guadalajara. Línea de investigación: Salud Pública y Sostenibilidad. Correo electrónico: melva.herrera@academicos.udg.mx.

*Metodología:* latitud y longitud de 503 puntos a partir de Google Earth y Guía Roji (ZMG), recolección de datos; encuesta de 80 ítems.

*Resultados:* conductores de 60 años y más que fueron agredidos por otros conductores tienen mayor riesgo de sufrir accidentes de tráfico ( $OR \geq 2.9$ ) que el riesgo de accidente de tráfico de los conductores no agredidos, riesgos que son independientes de la edad, distancia conducida y estadísticamente significativos ( $p \leq 0.05$ ).

*Conclusiones:* los resultados proporcionan información que no había sido reportada anteriormente en relación a la frecuencia de accidentes de tráfico que resultan de las agresiones de otros conductores hacia los conductores ancianos.

**Palabras clave:** *conducción agresiva; anciano; accidentes de tránsito; factores de riesgo*

*Introduction:* to drive a car is a complex activity that requires various cognitive skills, executive, motor and perceptual functions that with the passage of age can be diminished, this coupled with a changing environment can cause drivers to present aggressive actions.

*Objective:* to measure the risk of suffering a traffic accident in relation to the aggressive behaviors of other drivers towards elderly drivers aged 60 and over.

*Methodology:* latitude and longitude of 503 points were randomly generated from Google Earth and Roji Guide (GMA). The data were collected through an 80 items survey.

*Results:* drivers older than 60 years who were attacked by other drivers have a greater risk of suffering traffic accidents ( $OR \geq 2.9$ ), than the risk of traffic accident of drivers who are not attacked, these increases in the risk are independent of age and distance being driven, and statistically significant ( $p \leq 0.05$ ).

*Conclusions:* the results of this study provide information that had not been previously reported in relation to the frequency of traffic accidents resulting from aggression of other drivers towards elderly drivers.

**Keywords:** *aggressive driving; aged; traffic accidents; risk factors*

## Introducción

El comportamiento demográfico actual muestra que la población de personas mayores está aumentando. Se ha estimado que de 2006 a 2050 la población mayor de 60 y más años pasará de 7.79% a 27.72% de la población total (Reyes Tépach, 2006). Como resultado del envejecimiento poblacional se prevé un aumento en el número de personas mayores conductoras de automóviles en la vía pública.

Conducir un automóvil es una de las actividades más complejas de la vida diaria en cualquier grupo etario, ya que se desarrolla en un ambiente constantemente cambiante y desafiante como son las calles y el tráfico, e incorpora diversas habilidades cognitivas, funciones ejecutivas, motoras y perceptuales. Muchas de estas funciones pudieran estar disminuidas en la población mayor de 60 años (Glizer, 1993). Adicionalmente, al circular en su vehículo el conductor interactúa de diversas maneras con el medio y los demás usuarios de la vía pública. En este contexto es frecuente que los conductores se comporten agresivamente con otros usuarios de la vía pública (Nesbit, Conger, & Conger, 2007; Sullman, Paxion, & Stephens, 2017; Wickens, Mann, Stoduto, Ialomiteanu, & Smart, 2011)  $M = 32.9$  years old, lo que puede incrementar la severidad de las lesiones generadas

en un accidente vehicular (Islam & Mannering, 2020). Esta interacción entre la agresión de otros conductores hacia los conductores mayores de 60 años y su impacto como factor de riesgo en la frecuencia de accidentes al conducir vehículos de motor se sospecha, aunque no ha sido estudiada en profundidad (Dukes, Clayton, Jenkins, Miller, & Rodgers, 2001). Por lo anterior, el objetivo de este estudio es el medir el riesgo de sufrir un accidente de tráfico en relación a las agresiones que reciben conductores mayores de 60 años de parte de otros conductores.

## **Metodología**

De noviembre de 2012 a mayo de 2013 se entrevistaron 503 personas de 60 años y más, de ambos sexos, residentes del Municipio de Guadalajara y que conducían un vehículo propio por la Zona Metropolitana de Guadalajara. Los sujetos entrevistados para este trabajo se seleccionaron aleatoriamente atendiendo el siguiente procedimiento: 1) Para la selección de cada punto se generaron aleatoriamente una latitud y una longitud que fueran localizadas dentro del Municipio de Guadalajara; 2) en total se generaron 503 puntos de búsqueda; 3) cada punto de búsqueda, a partir de las coordenadas, fue ubicado en un mapa de la Ciudad de Guadalajara (la aplicación Google Earth y la Guía Roji de la Zona Metropolitana de Guadalajara) a donde acudieron los encuestadores; 4) en el punto seleccionado los entrevistadores tocaron a la puerta para preguntar si en esa vivienda habitaba una persona de 60 años o más que condujera un vehículo de motor de su propiedad; 5) En caso de respuesta afirmativa se le invitaba a participar contestando una serie de preguntas relacionadas con su experiencia al conducir; 6) Si en esa vivienda no se encontraba alguien que cumpliera con los criterios anteriores, entonces el entrevistador pasaba a la vivienda de la derecha hasta encontrar alguien que cumpliera los criterios de inclusión. Se excluyeron a personas con diagnóstico de deterioro cognitivo y sujetos que, a la fecha de la entrevista, en los últimos tres meses no habían conducido un vehículo de motor de uso privado. Siempre que se encontraba un sujeto candidato a incorporarse al estudio se le informaba en qué consistía el estudio, de la confidencialidad de los datos personales y se les invitaba a brindar su consentimiento para participar.

La recolección de los datos se realizó mediante una encuesta que consta de 80 items más la prueba de Pfeiffer (cuestionario breve del estado mental). Las variables estudiadas que se reportan en este trabajo incluyeron la edad en años cumplidos, el sexo, la vida en pareja, la escolaridad, el nivel socioeconómico, la autopercepción de salud física y mental, las conductas agresivas hacia su persona al conducir (por medio de luces, el claxon, los insultos y las agresiones físicas), el uso de celular al conducir, la velocidad máxima a la que conducen, el tiempo en horas de conducción y las distancias que conducen en una semana. Como variable dependiente se registró el haber sufrido un accidente de tráfico de vehículo de motor en el último año (independientemente de que hubiere o no resultado algún lesionado en el evento). Para ubicar el nivel socioeconómico de los adultos mayores entrevistados se utilizó la Clasificación de la Asociación Mexicana de Agencias de Investigación y Opinión Pública.

Para el análisis estadístico se calcularon frecuencias, porcentajes y Odds Ratios crudos (mediante razón de productos cruzados) y ajustados (mediante regresión logística no condicional). La precisión y significancia de los resultados se expresó mediante intervalos de confianza del 95% (IC95%). Para estimar la significancia de la asociación entre el grupo de edad y accidentes de tráfico se utilizó, adicionalmente, una prueba de chi-cuadrada de tendencia asumiendo como significativa una  $p \leq 0.05$ .

## Resultados

Durante el trabajo de campo se entrevistaron a 505 habitantes del Municipio de Guadalajara que conducían su propio vehículo de tráfico de motor. Todos los sujetos potenciales de ser estudiados respondieron al cuestionario, pero dos no completaron el cuestionario y fueron descartados del análisis estadístico. De esta manera, el análisis que se presenta se realizó con datos de 503 sujetos. La tabla 1 muestra las características sociodemográficas de los sujetos estudiados según reporte de accidentes de tráfico de vehículo de motor en los últimos 12 meses previos a la entrevista. Entre estas variables destacan las asociaciones entre estado civil y la edad con reporte de accidente.

Las tablas 2 y 3 muestran los Odds Ratios crudos y ajustados de los factores de riesgo estudiados, destacándose las asociaciones estadísticamente significativas entre el reporte de los sujetos de 60 y más años de haber sufrido agresiones (insultos, luces, claxon y física) y el uso de teléfono celular mientras conducían su vehículo de motor con el reporte de haber sufrido un accidente de tráfico. También se encontró asociación entre la velocidad máxima con la que se conduce, el tiempo que se conduce y la distancia que se conduce en una semana.

## Discusión

Los resultados de esta investigación muestran que los conductores mayores de 60 años que refieren haber sufrido agresiones de diversas índoles (con las luces, con el claxon, insultos/gestos, físicamente) presentan mayor riesgo de accidentes de tráfico que quienes no reportan esas agresiones. Estas asociaciones son estadísticamente significativas e independientes de la edad y la distancia que conducen en una semana. Adicionalmente, también confirma el riesgo de accidente cuando se utiliza el teléfono celular al conducir y la vida en pareja.

Diversos estudios han señalado que la agresividad es más frecuente cuando la población conduce un vehículo de motor que cuando no lo hace (Dukes et al., 2001; Fierro, Gómez-Tallegón, & Álvarez, 2010; Kaiser, Furian, & Schlembach, 2016; Nesbit et al., 2007; Roberts & Indermaur, 2005; Rodrigo, Perera, & Pathmeswaran, 2015; Stephens, Koppel, Young, Chambers, & Hased, 2018; Sullman et al., 2017; Wickens et al., 2011)  $M = 32.9$  years old, pero la asociación entre las agresiones al conductor y el riesgo de accidentes de tráfico ha sido poco estudiada (Kaiser et al., 2016; Nesbit et al., 2007) y los estudios publicados no reportan la

magnitud del riesgo que esta asociación representa. Nuestros resultados muestran que los conductores mayores de 60 años que fueron agredidos por otros conductores tienen mayor riesgo de sufrir accidentes de tráfico ( $OR \geq 2.9$ , Tabla 3) que el riesgo de accidente de tráfico de los conductores no agredidos. Estos incrementos en el riesgo son independientes de la edad y la distancia que se conduce, y estadísticamente significativos ( $p \leq 0.05$ ). Es necesario señalar que al discutir este nivel de riesgo es necesario tomar en cuenta dos consideraciones. En primer lugar, este trabajo no pretendía medir si las agresiones reportadas se presentaron antes o después del accidente de tráfico. De hecho, las agresiones podrían haberse presentado días antes o después del evento de tráfico. Por otra parte, los estudios publicados en el tema de agresión al conducir señalan que las víctimas de expresiones agresivas también expresan agresividad (Sullman et al., 2017)  $M = 32.9$  years old y que los conductores reportan menos agresividad en ellos mismos que en otros conductores (Kaiser et al., 2016). Así pues, no podemos saber si la agresión reportada por el conductor es espontánea por parte del otro conductor (el agresor), o motivada por una actitud agresiva del agredido (el conductor mayor de 60 años entrevistado).

Los riesgos de accidente de tráfico asociados a la edad ya se han documentado en múltiples contextos y muestran que el riesgo se incrementa con la edad (Glizer, 1993; Quintero & Ahumada, 2005). Este incremento en el riesgo se explicaría por el deterioro que produce la edad en las habilidades y capacidades implicadas en la conducción que afectan la capacidad de conducir vehículos de motor: pérdida de la capacidad visual y auditiva, limitación de movimientos en la cabeza, razonamiento más lento, dificultad para estimar velocidades, distancias de frenado, movimientos y reacciones más lentas, balanceo corporal deficiente, necesidad de detenciones frecuentes y grados de déficit cognitivo. Otro aspecto que puede afectar a la conducción es el relacionado con el consumo de medicamentos: debido a la edad es habitual que se encuentren bajo tratamiento, con medicación capaz de afectar su desempeño (Cantón-Cortés, Durán Segura, & Castro Ramírez, 2010; Garre-Olmo, Vilalta-Franch, & López-Pousa, 2008; Marie Dit Asse, Fabrigoule, Helmer, Laumon, & Lafont, 2014).

El uso de celular al conducir, consistentemente, ha sido reportado como un factor de riesgo que incrementa la probabilidad de sufrir un accidente de tráfico (Guo et al., 2016; Huisingh et al., 2019), mientras que la vida en pareja ha sido reconocida por la disminución en la frecuencia de estos eventos de tráfico (Benjet et al., 2016; Johnell, Laflamme, Möller, & Monárrez-Espino, 2014). Nuestros resultados son consistentes con los estudios previos. El presente reporte presenta algunas fortalezas que hacemos notar: la muestra estudiada fue seleccionada aleatoriamente entre los habitantes del Municipio de Guadalajara, todos los sujetos que cumplieron los criterios de selección respondieron al cuestionario, y solo dos fueron descartados. Sin embargo, también tenemos que hacer notar la principal limitación del estudio: no fue posible distinguir si las agresiones reportadas fueron provocadas por el conductor estudiado, o espontáneas por los otros conductores.

Los resultados de este estudio proporcionan información que no había sido reportada anteriormente en relación a la frecuencia de accidentes de tráfico que resultan de las agresiones de otros

conductores hacia los conductores de 60 años y más. Estos resultados deberán ser explorados en otros contextos y con instrumentos que pongan atención en la causalidad de las asociaciones descritas.

## Bibliografía

- Benjet, C., Bromet, E., Karam, E. G., Kessler, R. C., McLaughlin, K. A., Ruscio, A. M., ... Koenen, K. C. (2016). The epidemiology of traumatic event exposure worldwide: results from the World Mental Health Survey Consortium. *Psychological Medicine*, 46(2), 327–343. <https://doi.org/10.1017/S0033291715001981>
- Cantón-Cortés, D., Durán Segura, M., & Castro Ramírez, C. (2010). Conducción y envejecimiento. *Revista Española de Geriatria y Gerontología*, 45(1), 30–37. <https://doi.org/10.1016/j.regg.2009.08.001>
- Dukes, R. L., Clayton, S. L., Jenkins, L. T., Miller, T. L., & Rodgers, S. E. (2001). Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage. *The Social Science Journal*, 38(2), 323–331. [https://doi.org/10.1016/S0362-3319\(01\)00117-3](https://doi.org/10.1016/S0362-3319(01)00117-3)
- Fierro, I., Gómez-Talegón, T., & Álvarez, F. J. (2010). Agresividad vial en la población general. *Gaceta Sanitaria*, 24(5), 423–427. <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2010.07.004>
- Garre-Olmo, J., Vilalta-Franch, J., & López-Pousa, S. (2008). Conducción de vehículos a motor y deterioro cognitivo en mayores de 74 años. *Medicina Clínica*, 130(17), 657–660. Retrieved from <https://medes.com/publication/41135>
- Glizer, I. (1993). *Prevención de accidentes y lesiones: conceptos, métodos y orientaciones para países en desarrollo*. OPS.
- Guo, F., Klauer, S. G., Fang, Y., Hankey, J. M., Antin, J. F., Perez, M. A., ... Dingus, T. A. (2016). The effects of age on crash risk associated with driver distraction. *International Journal of Epidemiology*, 46(1), dyw234. <https://doi.org/10.1093/ije/dyw234>
- Huisinigh, C., Owsley, C., Levitan, E. B., Irvin, M. R., MacLennan, P., & McGwin, G. (2019). Distracted Driving and Risk of Crash or Near-Crash Involvement Among Older Drivers Using Naturalistic Driving Data With a Case-Crossover Study Design. *The Journals of Gerontology: Series A*, 74(4), 550–555. <https://doi.org/10.1093/gerona/gly119>
- Islam, M., & Mannering, F. (2020). A temporal analysis of driver-injury severities in crashes involving aggressive and non-aggressive driving. *Analytic Methods in Accident Research*, 27. <https://doi.org/10.1016/j.amar.2020.100128>
- Johnell, K., Laflamme, L., Möller, J., & Monárrez-Espino, J. (2014). The Role of Marital Status in the Association between Benzodiazepines, Psychotropics and Injurious Road Traffic Crashes: A Register-Based Nationwide Study of Senior Drivers in Sweden. *PLoS ONE*, 9(1), e86742. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0086742>
- Kaiser, S., Furian, G., & Schlembach, C. (2016). Aggressive Behaviour in Road Traffic - Findings from Austria. *Transportation Research Procedia*, 14, 4384–4392. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.360>

- Marie Dit Asse, L., Fabrigoule, C., Helmer, C., Laumon, B., & Lafont, S. (2014). Automobile Driving in Older Adults: Factors Affecting Driving Restriction in Men and Women. *Journal of the American Geriatrics Society*, 62(11), 2071–2078. <https://doi.org/10.1111/jgs.13077>
- Nesbit, S. M., Conger, J. C., & Conger, A. J. (2007, March 1). A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving. *Aggression and Violent Behavior*, Vol. 12, pp. 156–176. <https://doi.org/10.1016/j.avb.2006.09.003>
- Quintero, L., & Ahumada, A. (2005). Trauma, abordaje inicial en los servicios de urgencias. *Publicaciones Salamandra*, 3, 41–54.
- Reyes Tépach, M. (2006). Análisis demográfico y socioeconómico de la población de adultos mayores de México, 2006-2050. Retrieved January 8, 2021, from Servicios de Investigación y Análisis de la Cámara de Diputados. Subdirección de Economía. website: [https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as\\_sdt=0%2C5&q=Análisis+demográfico+y+socioeconómico+de+la+población+de+adultos+mayores+de+México%2C+2006-2050&btnG=](https://scholar.google.es/scholar?hl=es&as_sdt=0%2C5&q=Análisis+demográfico+y+socioeconómico+de+la+población+de+adultos+mayores+de+México%2C+2006-2050&btnG=)
- Roberts, L., & Indermaur, D. (2005). Boys and Road Rage: Driving-Related Violence and Aggression in Western Australia. *Australian & New Zealand Journal of Criminology*, 38(3), 361–380. <https://doi.org/10.1375/acri.38.3.361>
- Rodrigo, A., Perera, D., & Pathmeswaran, A. (2015). Road rage in Sri Lanka: prevalence and psychiatric distress. *Ceylon Medical Journal*, 60, 86–90. <https://doi.org/10.4038/cmj.v60i3.8186>
- Stephens, A. N., Koppel, S., Young, K. L., Chambers, R., & Hased, C. (2018). Associations between self-reported mindfulness, driving anger and aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, 149–155. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.04.011>
- Sullman, M. J. M., Paxion, J., & Stephens, A. N. (2017). Gender roles, sex and the expression of driving anger. *Accident Analysis and Prevention*, 106, 23–30. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.05.016>
- Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Ialomiteanu, A., & Smart, R. G. (2011). Age group differences in self-reported aggressive driving perpetration and victimization. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 400–412. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.04.007>

## Anexo de Tablas

Tabla 1

Características sociodemográficas y personales del conductor según reporte de accidentes en los últimos 12 meses previos a la entrevista

	Sí accidente		No accidente		OR	IC95%
	N	%	N	%		
<b>Sexo</b>						
Masculino	36	94.7	421	90.5	1.9	0.4 a 8.1

Femenino	2	5.3	44	9.5	1.0	
<b>Edad<sup>a</sup></b>						
60 a 64 años	11	28.9	232	49.9	1.0	
65 a 69 años	11	28.9	108	23.2	2.1	0.9 a 5.1
70 a 74 años	12	31.6	75	16.1	3.4	1.4 a 8.0
75 y más años	4	10.5	50	10.8	1.7	0.5 a 5.5
<b>Estado civil</b>						
Sin pareja	16	42.1	103	22.2	2.6	1.3-5.0
Con pareja	22	57.9	362	77.8	1.00	
<b>Escolaridad</b>						
Primaria incompleta o menos	11	28.9	92	19.8	1.7	0.8 a 3.6
Primaria completa y menos de licenciatura	21	55.3	296	53.7	1.0	
Licenciatura o superior	6	15.8	77	16.6	1.1	0.4 a 2.8
<b>Nivel socioeconómico</b>						
AB	4	10.8	46	10.2	1.1	0.3 a 3.7
C+	8	21.6	146	32.4	0.7	0.3 a 1.8
C	11	29.7	141	31.3	1.0	
C-	12	32.4	99	22.0	1.6	0.7 a 3.7
D+	2	5.4	18	4.0	1.4	0.3 a 6.9
Sin datos	1	2.6	15	3.2		
<b>Autopercepción estado de salud física para conducir</b>						
Regular o mala	8	21.1	66	14.2	1.6	0.7 a 3.7
Buena o excelente	30	78.9	398	85.8	1.0	
<b>Autopercepción estado de salud mental para conducir</b>						
Regular o mala	3	7.9	47	10.1	0.8	0.2 a 2.6
Buena o excelente	35	92.1	418	89.9	1.0	
<b>Puntuación cuestionario breve del estado mental de Pfeiffer</b>						
Sin deterioro	35	94.6	434	95.6	1.0	
Con deterioro leve o mayor	2	5.4	20	4.4	1.2	0.3 a 5.5
<sup>a</sup> Chi cuadrada de tendencia = 3.9, $p = 0.049$						

Tabla 2  
Odds Ratios crudos de accidente de tráfico

	Sí accidente		No accidente		OR	IC95%
	N	%	n	%		
<b>Otro conductor le contesta con insultos o gestos (p &lt; 0.01)</b>						
Sí	31	81.6	246	52.9	3.9	1.7 a 9.1
No	7	18.4	219	47.1	1.0	
<b>Otro conductor le hace señales con luces (p &lt; 0.01)</b>						
Sí	29	76.3	221	47.5	3.6	1.6-7.7
No	9	23.7	244	52.5	1.0	
<b>Otro conductor le agrade con el claxon (p &lt; 0.01)</b>						
Sí	29	76.3	241	51.8	3.0	1.4-6.5
No	9	23.7	224	48.2	1.0	
<b>Otro conductor le agrade físicamente (p &lt; 0.01)</b>						
Sí	20	52.6	136	29.2	2.7	1.4-5.2
No	18	47.4	329	70.8	1.0	
<b>Usa celular mientras conduce (p &lt; 0.01)</b>						
Sí	9	23.7	32	6.9	4.2	1.8 a 9.6
No	29	76.3	433	93.1	1.0	
<b>Máximo de velocidad con la que conduce en ciudad (p &lt; 0.01)</b>						
>60 km/hr	22	62.9	165	38.0	2.8	1.4 a 5.6
≤60 km/hr	13	37.1	269	62.0	1.0	
<b>Tiempo que conduce (p &lt; 0.01)</b>						
<1 hora	5	13.2	187	40.2	1.0	
≥1 hora	33	86.8	278	59.8	4.4	1.7 a 11.6
<b>Distancia que recorre a la semana (p = 0.01)</b>						
≤10 Km	5	13.2	165	35.8	1.0	
>10 Km	33	86.8	296	64.2	3.7	1.4 a 9.6

**Tabla 3**  
*Odds Ratios ajustados de accidente de tráfico*

Variable	Odds Ratio ajustado	IC 95%
<b>Grupo de edad<sup>a</sup></b>		
60 a 64 años	1.0	
65 a 69 años	2.7	1.1 a 6.7
70 a 74 años	4.4	1.7 a 11.2
75 y más años	2.1	0.6 a 7.5
<b>Estado civil<sup>a</sup></b>		
Sin pareja	2.8	1.3 a 5.8
Con pareja	1.0	
<b>Otro conductor le contesta con insultos o gestos<sup>b</sup></b>		
Sí	3.9	1.6 a 9.2
No	1.0	
<b>Otro conductor le hace señales con luces<sup>b</sup></b>		
Sí	3.0	1.4 a 6.6
No	1.0	
<b>Otro conductor le agrede con el claxon<sup>b</sup></b>		
Sí	2.9	1.3 a 6.5
No	1.0	
<b>Otro conductor le agrede físicamente<sup>b</sup></b>		
Sí	3.2	1.5 a 6.5
No	1.0	
<b>Usa celular mientras conduce<sup>b</sup></b>		
Sí	4.1	1.7 a 9.9
No	1.0	
<b>Máximo de velocidad con la que conduce en ciudad<sup>b</sup></b>		
>60 km/hr	1.4	1.1 a 5.0
≤60 km/hr	1.0	
<b>Distancia que recorre a la semana<sup>c</sup></b>		
≤10 Km	1.4	1.1 a 1.7
>10 Km	1.0	
<sup>a</sup> Grupo de edad y estado civil, ajustados entre ellos, y por distancia promedio de conducción semanal. <sup>b</sup> Variables ajustadas por edad y distancia promedio de conducción semanal. <sup>c</sup> Distancia ajustada por edad y velocidad máxima al conducir.		