



Ajustando lo que dices a lo que ves: Por qué hablar por teléfono manos libres es peor que hablar con un acompañante

Mar Sánchez García^a, María Teresa Tormo Lancero^b, y Pedro M. Valero Mora^b
^a Dept. de Psicología Evolutiva y de la Educación, Universitat de València, España
^b Instituto de Tráfico y Seguridad Vial, Universitat de València, España

Tipo de artículo: Actualidad.

Disciplinas: Psicología.

Etiquetas: distracción, conducción, teléfonos móviles, accidentes de tráfico.

Cuando los teléfonos móviles pasaron a formar una parte esencial de la vida cotidiana de mucha gente, las administraciones de tráfico de muchos países temieron que su uso dentro del automóvil podría producir un repunte de la accidentalidad. La respuesta tecnológica a este problema fue el desarrollo de teléfonos manos libres, los cuales ofrecían la promesa implícita de que permitían tener una conversación tal y como uno la tendría con un pasajero que viajara también en el vehículo. Sin embargo, la experiencia demostró que esto no era así. Investigaciones recientes han desvelado por qué.



(pexels) breakingpic.

empezó a acumularse, los temores se vieron confirmados en buena medida. Así, utilizando diferentes metodologías (estudios estadísticos, en circuito cerrado, con simulador de conducción, observacionales, etc.)

Desde el momento en que los teléfonos móviles se convirtieron en algo cotidiano, los responsables de la seguridad vial en muchos países empezaron a temer que causarían un aumento de los accidentes de tráfico. Es verdad que esos temores podrían calificarse como un poco prematuros y, durante unos años, en las reuniones con colegas internacionales, era habitual que nos preguntaran con sorpresa si en España (como así era) había sido prohibido usar el móvil al volante.

Desgraciadamente, cuando la evidencia acerca de los efectos del teléfono móvil

se pudo constatar que mantener conversaciones con teléfono móvil en el vehículo estaba asociado con una variedad de consecuencias negativas (Drews y Strayer, 2008). Por poner un ejemplo: utilizando la metodología naturalística, Dingus y col. (2016) encontraron que la probabilidad de estar hablando con un teléfono móvil en los 20 segundos anteriores a un accidente era el doble que sin accidente.

Lo cierto es que los fabricantes de tecnología ya habían respondido a los temores mencionados anteriormente con la invención de los teléfonos "manos libres". Puesto que los teléfonos móviles convencionales son incómodos de sujetar cuando se está al volante y necesitan que se mire a la pantalla para coger la llamada o para terminarla, parecía obvio que un dispositivo que liberara de esas dos tareas debería eliminar ese problema.

No obstante, pronto se encontró que ese supuesto no se veía corroborado con resultados: estudios comparando la ejecución de la conducción entre personas hablando por manos libres frente a teléfono convencional no encontraron prácticamente diferencias entre ambos modos. Así, Ishigami y Klein (2009), en una revisión de la literatura, concluyen que "muy raramente la ejecución al volante con el primero fue mejor que con el segundo". Strayer y col. (2003), en una serie de cuatro experimentos, llegaron a la conclusión de que los conductores que estaban hablando por teléfono manos libres sufrían una especie de "ceguera atencional", que hacía que los conductores no parecieran haber procesado objetos en los que su mirada se había fijado (medido utilizando aparatos de movimientos oculares). Este fenómeno llevaba a tiempos de reacción mayores, peor control lateral y, en general, una disminución de la capacidad de conducir similar a la que se tendría con un nivel de alcohol en sangre del 0.08%.

Es sabido que los conductores que tienen reducidas sus capacidades de alguna manera buscan reducir la dificultad de la tarea para compensar sus déficits. En el caso de la conducción, cuando se utilizan teléfonos sin manos libres, es habitual observar que los conductores reducen la velocidad del vehículo (Burns y col., s. f.; Törnros y Bolling, 2005). Sin embargo, cuando se utilizaban manos libres, no siempre se observaba esta reducción, lo cual llevó a concluir a Ishigami y Klein (2009) que "debido a la falta de una respuesta de compensación, hablar con un teléfono manos libres puede ser incluso más peligroso que hablar con un teléfono en la mano".

Pero, entonces... ¿qué hay de hablar con un acompañante? ¿Es hablar con un pasajero tan peligroso como hablar por teléfono móvil? La respuesta es no. Crundall y col. (2005) plantearon la hipótesis de que cuando un pasajero habla con el conductor, lo hace adaptando su conducta verbal a las circunstancias de la carretera, y cuando ambos interlocutores tuviesen acceso a la escena del tráfico, la conversación se pararía cuando hubiera algún tipo de riesgo a la vista y se reanudaría cuando éste desapareciera. No obstante, en la conversación por teléfono, como sólo uno de los interlocutores puede ver la carretera, esto no pasaría. Esta hipótesis fue probada en un estudio en el que los participantes condujeron por carreteras reales mientras hablaban con otra persona, bien por teléfono móvil o bien en el vehículo. Se comprobó que cuando el vehículo circulaba por un tramo con más densidad de tráfico, los interlocutores, efectivamente, reducían tanto el número de frases como su longitud, mientras que ese efecto no se apreció cuando la conversación era por teléfono. Dos estudios diferentes (Gaspar y col., 2014; Maciej y col., 2011) aportaron una confirmación adicional: cuando el conductor hablaba por teléfono manos libres con un interlocutor al que se enseñaba por vídeo el estado de la carretera y la cara del conductor, la conversación también se adaptaba a las circunstancias del tráfico.

En resumen, hablar con un pasajero dentro del vehículo no es una fuente de peligro cuando éste observa las circunstancias del tráfico y se regula, dejando de hablar cuando percibe que el riesgo de accidente aumenta. Cuando hablamos por teléfono móvil, sea manos libres o no, nuestros interlocutores no tienen información para saber qué nivel de riesgo hay en cada instante, y, por tanto, no ajustan la conversación cuando deberían hacerlo, con el consiguiente aumento del peligro. Igualmente, hay que ser conscientes que aquellos pasajeros que tienden a reclamar la atención del conductor en momentos inoportunos (p.ej., niños, pero a veces otros adultos) son también una fuente de conflictos y es conveniente informarles del peligro,

para que comprendan el riesgo que está asociado con desviar la atención del conductor sin tener en cuenta si es un buen momento para hacerlo.

Referencias

- Burns, P. C., Parkes, A., Burton, S., Smith, R. K., y Burch, D. (s. f.). *How dangerous is driving with a mobile phone? Benchmarking the impairment to alcohol (TRL Report 547)*. Transport Research Laboratory.
- Crundall, D., Bains, M., Chapman, P., y Underwood, G. (2005). Regulating conversation during driving: A problem for mobile telephones? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8, 197–211.
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., y Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 113, 2636–2641.
- Drews, F. A., y Strayer, D. L. (2008). Cellular phones and driver distraction. En M. A. Regan, J. D. Lee, K. Young (Eds.) *Driver Distraction: Theory, Effects, and Mitigation* (p. 169). CRC Press.
- Gaspar, J. G., Street, W. N., Windsor, M. B., Carbonari, R., Kaczmarski, H., Kramer, A. F., y Mathewson, K. E. (2014). Providing views of the driving scene to drivers' conversation partners mitigates cell-phone-related distraction. *Psychological Science*, 25, 2136–2146.
- Ishigami, Y., y Klein, R. M. (2009). Is a hands-free phone safer than a handheld phone? *Journal of Safety Research*, 40, 157–164.
- Maciej, J., Nitsch, M., y Vollrath, M. (2011). Conversing while driving: The importance of visual information for conversation modulation. *Transportation Research part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14, 512–524.
- Strayer, D. L., Drews, F. A., y Johnston, W. A. (2003). Cell phone-induced failures of visual attention during simulated driving. *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 9, 23-32.
- Törnros, J. E. B., y Bolling, A. K. (2005). Mobile phone use — Effects of handheld and handsfree phones on driving performance. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 902-909.

Manuscrito recibido el 15 de diciembre de 2020.

Aceptado el 14 de enero de 2021.