

ORIGINALES

Asociaciones entre los estilos de crianza y los comportamientos y actitudes de los adolescentes relacionados con la seguridad al conducir

Kenneth R. Ginsburg, MD, MEd^{a,b}, Dennis R. Durbin, MD, MSCE^{a,c,d}, J. Felipe García-España, PhD^a, Ewa A. Kalicka, BS^a, y Flaura K. Winston, MD, PhD^{a,d,e,f}

OBJETIVO: Explorar la asociación entre el estilo de crianza y los comportamientos al conducir.

MÉTODOS: La 2006 National Young Driver Survey tomó datos sobre los comportamientos de seguridad al conducir de una muestra representativa nacional compuesta por 5.665 estudiantes de 9.º, 10.º y 11.º curso. La variable del estilo de crianza se basó en los informes de los adolescentes y dividió a los padres en 4 grupos: 1) firmes (gran apoyo y muchas normas/control), 2) autoritarios (escaso apoyo y muchas normas/control), 3) permisivos (gran apoyo y pocas normas/control) y 4) descuidados (escaso apoyo y pocas normas/control). Se evaluaron las asociaciones entre el estilo de crianza y los comportamientos y las actitudes al conducir.

RESULTADOS: La mitad de los padres fue calificada de firmes, el 23% de permisivos, el 8% de autoritarios y el 19% de descuidados. Comparados con los adolescentes de padres descuidados, los de padres firmes informaron de la mitad del riesgo de accidente en el año anterior (razón de probabilidades [odds ratio] [OR]: 0,47 [intervalo de confianza (IC) del 95%: 0,26-0,87], tuvieron una probabilidad de conducir en estado de intoxicación un 71% menor (OR: 0,29 [IC 95%: 0,19-0,44]) y menos probabilidades de utilizar un teléfono móvil al conducir (OR: 0,71 [IC 95%: 0,50-0,99]). Los adolescentes con padres firmes o autoritarios informaron de utilizar el cinturón de seguridad casi el doble (firmes: OR: 1,94 [IC 95%: 1,49-2,54]; autoritarios: OR: 1,85 [IC 95%: 1,08-3,18]) y de superar

el límite de velocidad la mitad (firmes: OR: 0,47 [IC 95%: 0,36-0,61]; autoritarios: OR: 0,63 [IC 95%: 0,40-0,99]) que los adolescentes con padres descuidados. No hubo diferencias significativas en el riesgo de accidente o el empleo del cinturón de seguridad entre los hijos de padres permisivos y descuidados.

CONCLUSIONES: Los médicos deben alentar a los padres a fijar normas y controlar los comportamientos al conducir de sus hijos adolescentes, en un contexto de apoyo.

Los accidentes de tránsito constituyen la principal causa de muerte y de discapacidades contraídas entre los adolescentes¹. Estas lesiones se enmarcan en el contexto de la salud del adolescente, en la que > 70% de los fallecimientos están relacionados con el comportamiento². Como la salud del adolescente está tan estrechamente ligada al comportamiento, la investigación se ha centrado en las estrategias que fomentan elecciones positivas del comportamiento³⁻⁶. Cada vez es mayor el consenso de que enseñar la técnica de la conducción no es suficiente para modificar la seguridad del adolescente al conducir; también debemos influir sobre las actitudes y los comportamientos relacionados con la conducción⁷. Parece sensato comenzar por incorporar el conocimiento obtenido del estudio de las actitudes y las acciones de otros comportamientos del adolescente al contexto de la conducción⁷.

La implicación eficaz de los padres constituye un factor clave en la promoción de los comportamientos positivos del adolescente⁸⁻¹⁰. El control de los padres ejerce una influencia significativa e independiente sobre el consumo de sustancias^{11,12}, la iniciación sexual^{13,14}, la delincuencia^{15,16} y la agresión¹⁶ del adolescente. Los padres también desempeñan un papel importante en la seguridad al conducir. Varios estudios han observado que el control de los padres, con las adecuadas restricciones, influye sobre la seguridad al conducir¹⁷⁻²⁰. En concreto, un acuerdo formal, por escrito, relacionado con la conducción entre los padres y el adolescente, con expresión clara de las expectativas de los padres, disminuye la conducción temeraria entre los adolescentes^{21,22}, probablemente al aminorar la discordancia entre las interpretaciones de los padres y los adolescentes acerca de las expectativas y los límites²³.

^aCenter for Injury Research and Prevention, ^bCraig-Dalsimer Division of Adolescent Medicine, Department of Pediatrics, ^cDivision of Emergency Medicine, Department of Pediatrics, y ^dDivision of General Pediatrics, Department of Pediatrics, Children's Hospital of Philadelphia, Filadelfia, Pensilvania, Estados Unidos; y ^eDepartment of Pediatrics y ^fLeonard David Institute for Health Economics, School of Medicine, University of Pennsylvania, Filadelfia, Pensilvania, Estados Unidos.

Correspondencia: Kenneth R. Ginsburg, MD, MEd, Center for Injury Research and Prevention, Children's Hospital of Philadelphia, 3535 Market St, Suite 1150, Filadelfia, PA 19104, Estados Unidos.

Correo electrónico: ginsburg@email.chop.edu

El control es sólo uno de los aspectos de la influencia protectora de la intervención de los padres. Los padres son fuentes fidedignas de información sobre la salud y la seguridad, por lo que actúan como informadores clave y como modelos de rol²⁴⁻²⁶. En realidad, los lazos familiares se han demostrado cruciales para disminuir la vulnerabilidad en todos los terrenos importantes del riesgo²⁷. Es fundamental para estos lazos la calidez, la comprensión y el apoyo²⁷. La importancia de la calidez y el apoyo plantea la cuestión de cómo pueden los padres comunicar mejor su insistencia en el control de los comportamientos relacionados con la conducción.

El estilo de crianza considera el equilibrio entre 2 aspectos de la crianza, el control (monitorización/restricciones) y la calidez/apoyo. Baumrind^{28,29} y Maccoby y Martin³⁰ describieron 4 estilos de crianza. Los padres autoritarios imponen restricciones con poca calidez. Los padres permisivos ofrecen calidez y apoyo emocional con pocas restricciones. Los padres descuidados no ofrecen apoyo ni restricciones. Los padres firmes controlan estrechamente a sus hijos con calidez y apoyo emocional, así como con responsabilidad y límites fijos. Los padres firmes estimulan mucho los resultados emocionales y de la conducta de los adolescentes y fomentan con éxito unos lazos familiares efectivos³¹⁻³³. Aunque los estilos de crianza varían según el grupo socioeconómico, el estilo firme beneficia a todos los adolescentes, con independencia de la etnia, el nivel socioeconómico o la estructura de la familia³⁴. No obstante, se sabe poco de la óptima interrelación entre la calidez, el apoyo y el control de los padres en relación con la seguridad al conducir.

Presentamos previamente datos sobre los comportamientos y las actitudes autonotificadas y las exposiciones a factores que contribuyen a la seguridad en la conducción de la National Young-Driver Survey³⁵ (NYDS). Para aumentar la base científica del estilo de crianza como factor de predicción de la seguridad al conducir, el objetivo de este análisis fue explorar la asociación entre el estilo de la crianza y los comportamientos y las actitudes relacionadas con la seguridad al conducir notificadas por los adolescentes.

MÉTODOS

Grupo de estudio

La NYDS se realizó sobre una muestra representativa nacional compuesta por 5.665 estudiantes de 9.º, 10.º y 11.º curso entre marzo y mayo de 2006. La revisión alcanzó unas tasas de respuesta del 57% de las escuelas y del 85% de los estudiantes. Ginsburg et al³⁵ publicaron más detalles del diseño, el esquema de muestreo, los métodos y los resultados de la NYDS.

Diseño de la revisión

La NYDS recogió datos sobre los comportamientos y las actitudes que afectan a la seguridad en la conducción. Incorporó medidas de revisiones previamente validadas, como las características demográficas consideradas como relacionadas con la seguridad en la conducción (p. ej., la edad, el sexo, la raza y la densidad de población), medidas sociales y del comportamiento que pueden influir sobre la seguridad (p. ej., autonotificación del rendimiento escolar, consumo de sustancias y uso del cinturón de seguridad) y experiencia en conducir, incluyendo la historia de accidentes. Los puntos del comportamiento fueron autonotificados, y los de la actitud ofrecieron las opiniones personales del grado en que los factores afectan a la seguridad del adolescente.

La NYDS fue diseñada mediante el método centrado en el adolescente, un método mixto cualitativo/cuantitativo que facilita la generación de ideas y luego las incorpora en revisiones³⁶. Los puntos generados por los adolescentes a partir de las etapas cualitativas de formación se incluyeron en una sección que exploró las actitudes preguntando sobre la diferencia que aportan 25 factores “en que los adolescentes estén seguros o no en los vehículos a motor”. Quienes respondieron otorgaron una evaluación en una escala de 3 puntos (es decir, ninguna, alguna o gran diferencia). En este análisis, exploramos las actitudes sólo en las áreas en que también tomamos datos sobre los comportamientos autonotificados. Los comités de Ética de The Children's Hospital de Philadelphia y Macro International, la empresa contratada para la supervisión, aprobaron el protocolo del estudio. Se facilitaron impresos de permiso paterno activo y pasivo, lo que permitió a cada escuela acomodarse a su práctica habitual en revisión de riesgo despreciable. Los adolescentes dieron su asentimiento a participar en la revisión.

Derivación de las variables del estilo de crianza

Este artículo se centra en las variables que describen el apoyo, las normas y el control de los padres y su asociación con los comportamientos y las actitudes autonotificadas por los adolescentes. Dos consideraciones importantes subrayaron la elección de los puntos para las variables de la crianza. La primera fue que, como la crianza sólo era una de las numerosas construcciones incluidas en la NYDS administrada en la escuela, sólo se pudo utilizar un pequeño conjunto de puntos (4 puntos). La segunda fue que la expresión de los puntos debía ser adecuada para la población de enseñanza media, que incluye tanto a conductores como a no conductores; por ello, el armazón de las prácticas de crianza fue general en lugar de específico respecto a la conducción. Las afirmaciones sobre el apoyo y las normas se tomaron de la Attitudes and Behaviors Survey (puntos 29b y 29e de la revisión) del Search Institute³⁷, y las relacionadas con el control se tomaron del trabajo sobre el control de los padres de DiClemente et al³⁸. Los 4 puntos escogidos fueron los siguientes: punto 1 (apoyo): “Mis padres me prestan ayuda y apoyo cuando lo necesito”; punto 2 (normas): “En mi familia existen normas claras sobre lo que puedo y no puedo hacer”; punto 3 (control): “Mis padres investigan dónde estoy cuando no estoy en la escuela y estoy lejos de casa”; punto 4 (control): “Mis padres quieren saber con quién estoy cuando no estoy en la escuela y estoy lejos de casa”. Los participantes respondieron a cada afirmación sobre una escala de 5 puntos, entre totalmente de acuerdo a claramente en desacuerdo, con un punto medio de respuesta neutra o sin acuerdo ni desacuerdo. La consistencia interna de los puntos sobre las normas y el control de los padres en la NYDS fue buena (α de Cronbach = 0,76).

A partir de las respuestas a los puntos de crianza elaboramos una variable teórica, de 4 categorías, del estilo de crianza basada en la interrelación entre el control (definido como monitorización y normas) y el apoyo. Se derivó una variable dicotómica; el intenso control correspondió a las respuestas “de acuerdo” o “totalmente de acuerdo” a los puntos de normas y control (puntos 2-4). Las demás combinaciones de respuestas a los puntos de normas y de control fueron calificadas de escaso control. La variable dicotómica de apoyo provino de reclasificar las respuestas como gran apoyo para las respuestas “de acuerdo” o “totalmente de acuerdo” al punto de apoyo y de escaso apoyo a las demás respuestas. De la combinación de los grados de control y de apoyo emergió una variable del estilo de crianza de 4 categorías, según el trabajo de Baumrind²⁸ y Steinberg et al^{12,39,40}, es decir, 1) autoritaria (escaso apoyo y gran control), 2) firme (gran apoyo y gran control), 3) permisiva (gran apoyo y escaso control) y 4) descuidada (escaso apoyo y escaso control).

Análisis estadísticos

Examinamos las asociaciones entre las categorías de crianza y las variables claramente asociadas con los accidentes y la muerte (accidentes como conductor⁴¹, accidentes como pasajero^{42,43}, empleo del cinturón de seguridad^{44,45}, consumo de alcohol, global y durante la conducción⁴⁶, uso del teléfono móvil durante la conducción^{43,47}, sobrepasar el límite de velocidad^{48,49} y

conducir mientras se está enfadado o con ira al volante^{50,51}). El análisis bivariado del estilo de crianza y las características demográficas, los comportamientos al conducir y las actitudes se realizó aplicando robustos *tests* χ^2 de asociación. Para evaluar la avocación entre el estilo de crianza y las variables del resultado se realizó un análisis de regresión logística multivariada con SUDAAN (Research Triangle Institute, Research Triangle Park, NC), controlando respecto a las siguientes variables: sexo, edad, raza/etnia, títulos académicos, experiencia en conducir y horas semanales de conducción. Los resultados del modelo de regresión logística se expresan como razones de probabilidad (*odds ratio*) ajustadas (OR) con sus correspondientes intervalos de confianza (IC) del 95%. La significación estadística se fijó a 0,05 (bilateral). Los análisis del comportamiento relacionado con el comportamiento se realizaron con los datos de quienes respondieron y tenían experiencia en conducir (n = 4.519). Los análisis de los comportamientos y las actitudes no relacionados con la conducción se realizaron con los datos de todas las muestras (n = 5.665).

RESULTADOS

La mitad de los padres fueron calificados de firmes (gran apoyo y control), el 23% de permisivos, el 19% de descuidados y el 8% de autoritarios (tabla 1). Las tablas 2 y 3 muestran las distribuciones de las características de-

mográficas y de los comportamientos autonotificados en la muestra global y en cada subgrupo de estilo de crianza. Las diferencias del estilo de crianza según el sexo, la edad

TABLA 1. Distribución del estilo de crianza (n = 5.665)

Estilo de crianza	Control	Apoyo	Proporción de la muestra (%)
Autoritario ^a	Elevado	Bajo	8
Firme ^b	Elevado	Elevado	50
Permisivo ^c	Bajo	Elevado	23
Descuidado ^d	Bajo	Bajo	19

Para ser calificado de tener unos padres con elevado grado de control, los que respondieron debieron ofrecer respuestas "de acuerdo" o "totalmente de acuerdo" a los 3 puntos de normas y de control. De forma similar, para ser calificado de tener unos padres con elevado grado de apoyo debieron ofrecer respuestas "de acuerdo" o "totalmente de acuerdo" al punto de apoyo de los padres. Todas las demás respuestas se calificaron de bajo.

^aEn lenguaje llano, los padres autoritarios podrían decir: "Lo harás porque yo lo digo".

^bEn lenguaje llano, los padres firmes podrían decir: "Yo te cuido, y te daré las libertades que te ganes, pero en los asuntos relacionados con la seguridad, debes hacer lo que yo digo".

^cEn lenguaje llano, los padres permisivos podrían decir: "Confío en ti, harás lo correcto".

^dEn lenguaje llano, los padres descuidados podrían decir: "Haz lo que quieras".

TABLA 2. Características iniciales de los participantes en la encuesta y asociaciones con el estilo de crianza (n = 5.665)

Aspectos demográficos	Proporción del total (%)	Estilo de crianza (%)					p
		Autoritario	Firme	Permisivo	Descuidado	Total	
Sexo							
Femenino	49	9	53	19	18	100	0,001
Masculino	51	7	46	27	20	100	
Raza/etnia							
Blanca	62	8	51	23	18	100	0,01
Negra	16	6	51	23	20	100	
Latinoamericana	16	12	42	24	22	100	
Otra	6	10	40	24	26	100	
Curso							
9	37	7	51	22	20	100	0,208
10	33	8	51	23	18	100	
11	30	9	45	25	20	100	
Edad							
14 años	14	9	47	20	23	100	0,001
15 años	33	7	52	22	16	100	
16 años	31	10	47	24	19	100	
17 años	18	7	48	24	21	100	
18 años	4	5	35	32	28	100	
Rendimiento académico							
A/B	73	7	56	22	15	100	0,001
C	21	11	35	26	28	100	
D/F	6	6	26	21	47	100	
Lugar de vivienda							
Centro de la ciudad	15	9	46	23	22	100	0,227
Rural/pueblo	44	8	51	22	19	100	
Suburbano	40	8	49	24	19	100	
Estado de conductor							
Todavía no conduce	26	8	49	22	21	100	0,078
Está aprendiendo a conducir	39	9	50	23	18	100	
Conduce de forma independiente	35	7	48	25	20	100	
Permiso de conducir							
Todavía no lo tiene	29	11	45	23	20	100	0,076
Conduce con un adulto	31	7	52	23	19	100	
Permiso restringido	15	8	53	23	16	100	
Permiso sin restricciones	24	6	49	25	19	100	
Persona más importante que enseñó a conducir							
Nadie	9	11	26	27	36	100	0,001
Padres	61	7	55	23	15	100	
Otro familiar/amigo	15	12	38	22	28	100	
Escuela de conducir	14	8	51	22	20	100	

Los análisis bivariados entre el estilo de crianza y las características demográficas, los comportamientos al conducir y las actitudes se realizaron mediante *tests* χ^2 robustos de asociación.

TABLA 3. Comportamientos de los participantes en la encuesta y asociación con el estilo de crianza (n = 5.665)

Aspectos demográficos	Proporción del total (%)	Estilo de crianza (%)				p
		Autoritario	Firme	Permisivo	Descuidado	
Accidentes como conductor en los últimos 12 meses*						
Ninguno	88	88	91	88	81	0,001
≥ 1	12	12	9	12	19	
Accidentes graves como conductor en toda la vida*						
Ninguno	93	97	95	91	85	0,001
≥ 1	7	3	5	9	15	
Accidentes como pasajero en los últimos 12 meses						
Ninguno	80	78	83	78	75	0,001
≥ 1	20	22	17	22	25	
Accidentes graves como pasajero en toda la vida						
Ninguno	74	75	76	75	68	0,01
≥ 1	26	25	24	25	32	
Empleo del cinturón de seguridad como pasajero						
A menudo o siempre	70	72	77	65	59	0,001
No a menudo o siempre	30	28	23	35	41	
Empleo del cinturón de seguridad al conducir*						
A menudo o siempre	79	84	85	75	67	0,001
No a menudo o siempre	21	16	15	25	33	
Uso del teléfono móvil durante la conducción*						
A menudo o siempre	48	46	44	54	52	0,01
Raras veces o nunca	52	54	56	46	48	
Sobrepasa el límite de velocidad*						
Al menos a veces u ocasionalmente	51	48	43	58	63	0,001
Raras veces o nunca	49	52	57	42	37	
Conduce mientras está enfadado*						
Al menos a veces u ocasionalmente	25	30	20	25	35	0,001
Raras veces o nunca	75	70	80	75	65	
Consumo de alcohol mientras conduce*						
Al menos a veces u ocasionalmente	9	8	4	13	18	0,001
Raras veces o nunca	91	92	96	87	82	
Días con 1 consumición alcohólica en los últimos 30 días						
0	67	65	77	60	53	0,001
1-5	23	28	18	27	29	
≥ 6	9	7	5	13	18	

Los análisis bivariados entre el estilo de crianza y las características demográficas, los comportamientos al conducir y las actitudes se realizaron mediante tests χ^2 robustos de asociación.

*Los análisis del comportamiento relacionado con la conducción se realizaron con los datos de los 4.519 adolescentes que respondieron y tenían experiencia en conducir.

y el rendimiento académico fueron compatibles con los hallazgos de otros estudios⁵²⁻⁵⁴. Los padres descuidados constituyeron el grupo de referencia en todos los análisis.

La tabla 4 muestra que los adolescentes con padres firmes, comparados con los de padres descuidados, experimentaron un riesgo de accidente significativamente menor el año anterior (OR: 0,47 [IC 95%: 0,26-0,87]). De forma similar, los hijos de padres firmes experimentaron menos accidentes siendo pasajeros en el año anterior (OR: 0,73 [IC 95%: 0,57-0,95]).

Las tablas 5 a 7 exploran las relaciones entre el estilo de crianza y los comportamientos clave de seguridad en la conducción, incluyendo el empleo del cinturón de seguridad, el consumo de sustancias, el empleo del teléfono móvil, superar el límite de velocidad y la rabia/ira al volante. Una OR baja protege en todas las conductas, excepto en el empleo del cinturón de seguridad, en el que se desea una OR elevada. Una OR alta es protectora respecto a las actitudes.

La tabla 5 muestra que la probabilidad de que los adolescentes lleven colocado el cinturón de seguridad siendo conductor o pasajero fue casi el doble en los adoles-

centes hijos de padres firmes o autoritarios, comparados con los hijos de padres descuidados. Los adolescentes de estas familias también tuvieron una probabilidad casi doble de creer que el empleo del cinturón de seguridad modifica la seguridad. Las familias con padres permisivos no informaron de diferencias significativas en el riesgo de accidentes o el empleo del cinturón de seguridad por los adolescentes.

La tabla 6 muestra la asociación entre el estilo de crianza y los comportamientos y las actitudes relacionadas con el consumo de sustancias. Los jóvenes con padres firmes tuvieron la mínima probabilidad de notificar el consumo de sustancias (alcohol o drogas) mientras conducían, y los de padres autoritarios o firmes tuvieron menos probabilidades de informar de cualquier consumo de alcohol, comparados con los hijos de padres descuidados. Comparados con los hijos de padres descuidados, los hijos de padres firmes informaron de mayor percepción del riesgo de los conductores que fuman marihuana (OR: 2,50 [IC 95%: 2,10-2,98]) y los hijos de padres autoritarios informaron de mayor percepción del riesgo de los conductores que beben alcohol (OR: 2,67 [IC 95%: 1,56-4,56]).

TABLA 4. Efectos del estilo de crianza sobre los accidentes

Estilo de crianza	OR (IC 95%)			
	Accidentes como conductor en los últimos 12 meses ^a	Accidentes graves como conductor durante la vida ^a	Accidentes como pasajero durante los últimos 12 meses	Accidentes graves como pasajero durante la vida
Autoritario	0,76 (0,36-1,59)	0,75 (0,14-3,96)	0,89 (0,59-1,35)	0,76 (0,52-1,12)
Firme	0,47 ^b (0,26-0,87)	0,37 (0,13-1,05)	0,73 ^b (0,57-0,95)	0,73 ^b (0,58-0,94)
Permisivo	0,79 (0,36-1,71)	0,65 (0,30-1,44)	0,92 (0,64-1,30)	0,76 (0,56-1,04)
Descuidado	1,0	1,0	1,0	1,0

IC: intervalo de confianza; OR: *odds ratio*.

Las OR se controlaron respecto al sexo, la edad, la raza/etnia, los grados académicos, la experiencia al conducir y las horas semanales de conducción de un automóvil. Las OR deseadas para estos comportamientos serían bajas.

^aLos análisis de la conducta relacionada con la conducción se realizaron con los datos de los 4.519 adolescentes que respondieron y tenían experiencia en conducir.

^bEstadísticamente significativo a un valor de $p < 0,05$.

TABLA 5. Asociaciones entre el estilo de crianza y el empleo del cinturón de seguridad

Estilo de crianza	OR (IC 95%)		
	Empleo del cinturón de seguridad como conductor ^a	Empleo del cinturón de seguridad como pasajero	Empleo del cinturón de seguridad de los conductores con pasajeros (actitud)
Autoritario	1,85 ^b (1,08-3,18)	1,73 ^b (1,21-2,48)	1,58 ^b (1,19-2,09)
Firme	1,94 ^b (1,49-2,54)	1,74 ^b (1,39-2,18)	2,19 ^b (1,79-2,68)
Permisivo	1,12 (0,83-1,51)	1,07 (0,82-1,38)	1,19 (0,92-1,54)
Descuidado	1,0	1,0	1,0

IC: intervalo de confianza; OR: *odds ratio*.

Las OR se controlaron respecto al sexo, la edad, la raza/etnia, los grados académicos, la experiencia al conducir y las horas semanales de conducción de un automóvil. Las OR deseadas para estos comportamientos serían altas.

^aLos análisis de la conducta relacionada con la conducción se realizaron con los datos de los 4.519 adolescentes que respondieron y tenían experiencia en conducir.

^bEstadísticamente significativo a un valor de $p < 0,05$.

TABLA 6. Asociaciones entre el estilo de la crianza y el consumo de sustancias y el empleo del teléfono móvil en relación con la conducción

Estilo de crianza	OR (IC 95%)								
	Consumo de sustancias durante la conducción						Empleo del teléfono móvil durante la conducción		
	Comportamientos		Actitudes				Comportamientos	Actitudes	
	Consumo de sustancias durante la conducción ^a	N.º de días en que el adolescente tomó ≥ 1 consumición alcohólica	El conductor ha estado fumando marihuana	El conductor ha estado bebiendo alcohol	Los pasajeros han estado bebiendo alcohol	Los pasajeros han estado fumando marihuana	Empleo del teléfono móvil durante la conducción ^a	El conductor está hablando por el teléfono móvil	El conductor está enviando mensajes
Autoritario	0,55 (0,27-1,13)	0,70 ^b (0,51-0,95)	1,47 ^b (1,10-1,96)	2,67 ^b (1,56-4,56)	1,20 (0,86-1,69)	1,35 ^b (1,01-1,81)	1,02 (0,68-1,53)	1,25 (0,89-1,74)	1,68 ^b (1,16-2,44)
Firme	0,29 ^b (0,19-0,44)	0,40 ^b (0,32-0,50)	2,50 ^b (2,10-2,98)	1,99 ^b (1,46-2,71)	1,80 ^b (1,40-2,33)	2,12 ^b (1,74-2,60)	0,71 ^b (0,50-0,99)	1,20 ^b (1,00-1,46)	1,55 ^b (1,20-1,99)
Permisivo	0,86 (0,61-1,20)	0,89 (0,73-1,10)	1,38 ^b (1,08-1,75)	1,45 ^b (1,06-2,00)	1,23 (0,94-1,60)	1,07 (0,80-1,43)	1,14 (0,86-1,50)	0,92 (0,71-1,18)	0,90 (0,70-1,16)
Descuidado	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

IC: intervalo de confianza; OR: *odds ratio*.

Las OR se controlaron respecto al sexo, la edad, la raza/etnia, los grados académicos, la experiencia al conducir y las horas semanales de conducción de un automóvil. Las OR deseadas serían bajas para los comportamientos y altas para las actitudes.

^aLos análisis de la conducta relacionada con la conducción se realizaron con los datos de los 4.519 adolescentes que respondieron y tenían experiencia en conducir.

^bEstadísticamente significativo a un valor de $p < 0,05$.

La tabla 6 revela que la crianza firme se asoció con un efecto protector sobre el empleo del teléfono móvil y de los mensajes de texto durante la conducción. Estos adolescentes tuvieron menos probabilidades de informar del empleo del teléfono móvil durante la conducción (OR:

0,71 [IC 95%: 0,50-0,99]) y más probabilidades de considerar negativo leer mensajes (OR: 1,55 [IC 95%: 1,20-1,99]) y peligroso el empleo del teléfono móvil (OR: 1,20 [IC 95%: 1,0-1,46]). La crianza autoritaria también ejerció un efecto negativo sobre las actitudes respecto a

TABLA 7. Asociaciones entre el estilo de crianza y conducir superando el límite de velocidad o haciendo carreras y conducir mientras se está enfadado o la ira al volante

Estilo de crianza	OR (IC 95%)						
	Superar el límite de velocidad o hacer carreras				Enfado o ira al volante		
	Comportamientos	Actitudes			Comportamientos	Actitudes	
	Conduce > 20 km/h por encima del límite de velocidad ^a	El conductor supera el límite de velocidad	El conductor hace carreras con otros automóviles	El automóvil va rápido y el conductor alardea de ello	Conduce mientras está enfadado ^a	El conductor siente emociones fuertes	El conductor muestra ira al volante
Autoritario	0,63 ^b (0,40-0,99)	1,62 ^b (1,21-2,16)	2,12 ^b (1,48-3,03)	1,67 ^b (1,24-2,25)	0,96 (0,62-1,48)	1,23 (0,91-1,67)	1,39 ^b (1,02-1,89)
Firme	0,47 ^b (0,36-0,61)	1,59 ^b (1,27-2,00)	2,08 ^b (1,70-2,54)	1,98 ^b (1,59-2,47)	0,51 ^b (0,39-0,66)	1,26 ^b (1,01-1,57)	1,75 ^b (1,44-2,14)
Permisivo	0,78 (0,59-1,02)	0,91 (0,73-1,14)	1,28 (0,99-1,66)	1,04 (0,79-1,37)	0,63 ^b (0,48-0,83)	1,05 (0,84-1,32)	0,95 (0,71-1,25)
Descuidado	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

IC: intervalo de confianza; OR: *odds ratio*.

Las OR se controlaron respecto al sexo, la edad, la raza/etnia, los grados académicos, la experiencia al conducir y las horas semanales de conducción de un automóvil. Las OR deseadas serían bajas para los comportamientos y altas para las actitudes.

^aLos análisis de la conducta relacionada con la conducción se realizaron con los datos de los 4.519 adolescentes que respondieron y tenían experiencia en conducir.

^bEstadísticamente significativo a un valor de $p < 0,05$

los mensajes (OR: 1,68 [IC 95%: 1,16-2,44]). No se informó de diferencias significativas respecto al empleo del teléfono móvil o a los mensajes de texto en los adolescentes con padres permisivos respecto a los de padres descuidados.

La tabla 7 demuestra que los padres firmes (OR: 0,47 [IC 95%: 0,36-0,61]), como los autoritarios (OR: 0,63 [IC 95%: 0,40-0,99]), ejercen efectos protectores sobre sobrepasar los límites de velocidad, conducir haciendo carreras y los conductores jactanciosos. Los padres permisivos no ofrecen una protección significativa respecto a sobrepasar los límites de velocidad o conducir haciendo carreras, comparados con los padres descuidados.

La tabla 7 muestra la relación entre el estilo de crianza y el estado emocional del adolescente al conducir (incluyendo la ira al volante). Los conductores adolescentes con padres firmes tuvieron la mitad de probabilidades de conducir mientras estaban enfadados (OR: 0,51 [IC 95%: 0,39-0,66]). Los jóvenes con padres permisivos tuvieron una probabilidad de conducir mientras estaban enfadados un 37% menor. Los jóvenes con padres autoritarios no tuvieron menos probabilidades de conducir mientras estaban enfadados que los jóvenes con padres descuidados. Los padres firmes se asociaron positivamente con todas las variables relacionadas con la emoción.

ANÁLISIS

Este estudio demuestra la fuerte asociación entre el estilo de crianza y el riesgo de accidente de los adolescentes y empieza a explicar este riesgo en cuanto a los comportamientos relacionados con la conducción y las actitudes acerca de estos comportamientos. Las normas y el control de los padres son determinantes clave de los comportamientos y las actitudes de los adolescentes respecto a la conducción segura. Cuando las normas y las actitudes se acompañan del apoyo de los padres, el beneficio aumenta y es protector más a menudo. Este estudio confirma que la conducción segura pertenece a la lista de los comportamientos de los adolescentes (inclu-

yendo el consumo de sustancias, la iniciación sexual, la delincuencia y la agresión) influidos positivamente por una crianza firme^{31-33,55,56}.

Nuestros datos confirman que los padres implicados, al contrario que los descuidados, resultaron protectores para los jóvenes en el terreno de la conducción segura. Los padres permisivos (que sólo ofrecen un gran apoyo) consiguieron, de forma estadísticamente significativa, menos efectos sobre la seguridad en la conducción. Fueron notables excepciones los efectos sobre conducir mientras los jóvenes estaban enfadados y las actitudes respecto a conducir intoxicado. Los padres que ofrecen normas firmes y control con escaso apoyo consiguieron su máximo efecto sobre los temas legalmente obligatorios, como el empleo del cinturón de seguridad, sobrepasar el límite de velocidad, hacer carreras y el consumo de sustancias.

Como la NYDS incluyó comportamientos y actitudes, ofrece una amplia visión de cómo los padres pueden fomentar los deseables comportamientos de seguridad del conductor adolescente. Los comportamientos notificados revelan acciones actuales. Los datos sobre las actitudes aumentan nuestra comprensión de la probabilidad de que los adolescentes adopten o rechacen un determinado comportamiento⁵⁷. Las teorías conductuales actuales señalan la importancia tanto de las actitudes como de las normas percibidas como importantes antecedentes para adoptar comportamientos seguros⁵⁷⁻⁵⁹.

El control de los padres afecta a la seguridad en la conducción¹⁷⁻²⁰. La legislación actual sobre la conducción apoya el control. La mayoría de los estados posee leyes de permiso de conducir gradual (PGC) que restringen la conducción independiente temprana (p. ej., limitan los pasajeros jóvenes y la conducción nocturna) para permitir que los adolescentes consigan experiencia en condiciones de bajo riesgo para la conducción⁴¹. El PGC contribuyó sustancialmente a la disminución de los fallecimientos de adolescentes relacionados con la conducción entre 1995 y 2005⁶⁰. El PGC puede aumentar el efecto del control porque los padres pueden citar leyes

en apoyo de sus acciones. Incluso en los estados con leyes débiles o inexistentes respecto al PGC, los padres conocen los beneficios de obligar a restricciones similares para proteger a sus hijos^{61,62}. Para fomentar aún más la seguridad del conductor adolescente, los padres deberían controlar otros comportamientos relacionados con la seguridad que afectan a la conducción en determinados momentos^{63,64} (como el consumo de sustancias, la fatiga y las distracciones).

Hartos et al^{17,18} observaron que, aunque la mayoría de los padres fijan límites a los conductores adolescentes recién autorizados a conducir, las restricciones tendían a ser de corta duración e indulgentes. Cuando los padres impusieron normas más estrictas acerca de los pasajeros adolescentes y la conducción nocturna, los adolescentes informaron de comportamientos más seguros en la conducción¹⁸ y de menos accidentes⁶⁵. Se han utilizado varios acuerdos entre padres y adolescentes para codificar las restricciones^{22,66,67}, para poder comprender las responsabilidades y las expectativas de los adolescentes y los padres y para crear un marco en el que disminuyen las restricciones conforme aumenta la experiencia^{21-23,68}. Quizá a causa de la claridad y la estructura que ofrecen, los acuerdos entre padres y adolescentes consiguen beneficios tanto a corto plazo como sostenidos^{21,63}.

El control puede facilitar las eficaces deliberaciones dirigidas o construirse como una vigilancia⁶⁹. Shope et al¹⁹ observaron que la combinación de control de los padres, cuidados y vínculos familiares disminuye la tasa de accidentes. Nuestros datos demostraron que la orientación a la firmeza sólo afectó a determinados campos; sin embargo, el apoyo asociado con normas y expectativas claras y con control constituyó una protección más consistente.

Aunque el estilo de la crianza está enraizado en la experiencia personal, no es necesariamente estático^{70,71}. Los padres adaptan su estilo a los distintos hijos y a las diferentes circunstancias^{70,71}, respondiendo a las necesidades y el temperamento específico de cada niño. Un adolescente irresponsable puede provocar con mayor probabilidad una respuesta autoritaria ("harás esto porque yo lo digo"), mientras que un adolescente responsable puede participar fácilmente en deliberaciones responsables valoradas por los padres firmes²⁰. Aunque es difícil determinar cuándo el comportamiento de los padres guía al de los adolescentes y viceversa, esta dinámica puede brindar la oportunidad de una intervención.

El beneficio adicional de la calidez y el apoyo para equilibrar el control de los padres puede explicarse en parte por el efecto sobre la disposición de los adolescentes a explicar los temas. El control depende del conocimiento por los padres del comportamiento de los adolescentes^{69,72}. Los padres con respuesta cálida crean un ambiente en el que los adolescentes tienen más probabilidades de compartir sus actividades y sus paraderos^{73,74}.

Para que los padres formen parte de la solución, necesitamos abordarlos con sensibilidad respecto al singular desafío planteado por el proceso de aprender a conducir. Aunque constituye el mayor riesgo singular para la salud del adolescente, las actitudes de los padres respecto a la conducción son más matizadas que las relativas a otros comportamientos. Todos los padres quieren que sus hijos eviten las drogas y la delincuencia y renuncien a la iniciación sexual precoz. Por el contrario, los padres

quieren que los adolescentes conduzcan porque ofrece beneficios para el funcionamiento familiar y puede constituir un paso saludable hacia la independencia⁶². El desafío consiste en no impedir el comportamiento, pero asegurarse de que se alcanza con la oportuna instauración de medidas de seguridad. Esto se puede conseguir instituyendo normas de seguridad inquebrantables respecto al empleo del cinturón de seguridad^{44,75} y el consumo de sustancias^{19,63}, introduciendo tareas más complejas de conducción sólo cuando se alcance experiencia⁷⁶ y disminuyendo al mínimo las distracciones^{77,78}. Para fomentar estos temas de seguridad, los padres deben mostrar una gran implicación en la adquisición de tareas y luego controlar estrechamente los comportamientos durante la conducción.

El informe de 2006 de la política de la American Academy of Pediatrics sobre los conductores adolescentes reconoce el importante papel de los pediatras en el trabajo con las familias para fomentar la seguridad de la conducción de los adolescentes⁷⁹. Recomienda que los pediatras avisen a los padres y a los adolescentes de las situaciones de alto riesgo para los conductores adolescentes, animen a los padres a ser modelos positivos de rol y alienten a realizar contratos por escrito entre los padres y los adolescentes⁷⁹. Nuestros hallazgos indican que los pediatras debieran aplicar su conocimiento sobre la crianza y el desarrollo del adolescente a su guía por anticipado acerca de la conducción. Pueden ofrecer guía a los padres sobre cómo insistir en un control consistente y adecuado al tiempo que siguen siendo cálidos y ofrecen apoyo. Esto puede ayudar a los adolescentes a comprender que el control y las restricciones a la conducción no son una "vigilancia" sino una manifestación del cariño y del deseo de los padres para garantizar su seguridad.

Como la NYDS tomó datos en un momento concreto, no podemos determinar si las prácticas de crianza produjeron los resultados deseados o si el comportamiento del adolescente reflejó los estilos de crianza. Además, aunque los jóvenes que calificaron a sus padres como firmes mostraron los resultados de seguridad en la conducción deseados, no podemos saber si la protección vino del comportamiento de los padres o de la interpretación subjetiva de ese comportamiento por los adolescentes. Aunque el informe de los adolescentes acerca del comportamiento de crianza tiene limitaciones, la investigación indica que obtener información de los adolescentes es prometedor⁸⁰ y tiene validez para la predicción⁸¹. Glasgow et al⁸² subrayaron que los adolescentes son informadores fundamentales con percepciones exactas de la dinámica familiar.

La variable construida de estilo de crianza no midió todas las dimensiones de control/exigencia o de apoyo/receptividad cubiertas con medidas más completas y de mayor duración. Como debíamos limitar la extensión de la NYDS para hacerla adecuada al marco escolar, planteamos preguntas limitadas a las construcciones cruciales del estilo de crianza, es decir, apoyo y control. Futuros estudios podrían incluir informes de los adolescentes y de los padres^{81,83}, mediciones más exhaustivas del estilo de crianza^{84,85} o evaluaciones de los estilos de crianza y de los comportamientos y actitudes del adolescente en varios momentos³¹. Estos estudios podrían incluir mediciones del estilo de crianza tanto

generales como específicas de la conducción para determinar la importancia de los estilos previos de crianza respecto a la eficacia de las normas y el control específicos para la conducción (p. ej., acuerdo entre padres y adolescente y tecnología de control en el vehículo).

Como los 4 estilos de crianza no estuvieron igualmente distribuidos, disminuyó nuestra capacidad de observar diferencias significativas entre los estilos de crianza menos habituales (autoritario y permisivo) y el descuidado. Por lo tanto, estos datos no deben sobrevalorarse para concluir que dar apoyo o normas/control de forma aislada es de escaso beneficio, comparado con no intervenir. Lo que es más importante, aunque podemos indicar que el estilo de crianza se asocia con los comportamientos y las actitudes notificadas, sólo intervenciones futuras bien fundamentadas podrán concluir que un distinto estilo de crianza cambia el comportamiento.

CONCLUSIONES

Los padres importan. La seguridad en la conducción puede añadirse a la creciente lista de comportamientos positivos de salud asociados con la intervención de los padres. Los jóvenes que consideran a sus padres como implicados, incluyendo a los que brindan orientaciones con normas y apoyo (firmes), sólo normas (autoritarios) o sólo apoyo (permisivos), solieron mostrar actitudes y comportamientos de seguridad en la conducción más deseables que los hijos de padres descuidados. Sin embargo, los adolescentes con padres activos y que brindan apoyo (normas, control y apoyo) fueron los más protegidos.

Estos resultados tienen un mensaje claro y practicable para los padres. Para proteger a los adolescentes de los accidentes, los padres deben fijar normas y controlar eficazmente los comportamientos de conducción. Según nuestros resultados y otros trabajos de la bibliografía sobre el comportamiento de salud, el control eficaz es típicamente lo más eficaz cuando se realiza en un contexto de apoyo. Los médicos y demás fuentes de crianza fiables debieran transmitir este mensaje a los padres.

Nuestros hallazgos necesitan de más trabajo para explorar cómo pueden ser más eficaces los padres en el fomento de comportamientos de conducción seguros. El apoyo de los padres sigue siendo un concepto mal definido, y es necesario establecer estrategias de control óptimas porque se han creado nuevas tecnologías en apoyo de este importante papel de los padres. Además, es necesario mantener el desarrollo de intervenciones basadas en pruebas para aumentar el conocimiento y la instauración de comportamientos firmes de crianza, así como para ayudar a los adolescentes a ser más receptivos a la implicación de los padres en su seguridad.

AGRADECIMIENTOS

Este artículo se escribió para la Young Driver Research Initiative, un programa de investigación conjunta entre el Center for Injury Research and Prevention y el Children's Hospital de Philadelphia y las compañías de seguro State Farm. State Farm ofreció apoyo financiero a esta investigación. El patrocinador no participó en el diseño del estudio, el análisis de los datos ni la redac-

ción del manuscrito. El patrocinador aportó miembros de su personal para dirigir los grupos durante las fases cualitativas del proyecto.

Agradecemos a Monica Moore y al equipo cualitativo de State Farm la recogida de los datos cualitativos. Damos las gracias a James Ross, Brenda Clark, Stephanie Flaherty, Ronaldo Iachin y Mirna Moloney, de Macro International, por su ayuda en el diseño, la coordinación y la administración de la encuesta. También damos las gracias a los Dres. Teresa Senserrick y Michael Elliott por su ayuda en el diseño del estudio, a Lauren Hafner por la dirección del proyecto, a Christine Norris por su guía editorial y a los demás miembros del Center for Injury Research and Prevention por su apoyo al proyecto. Pero, sobre todo, damos las gracias a los estudiantes de enseñanza secundaria y a los adolescentes que participaron en el proyecto.

BIBLIOGRAFÍA

1. Insurance Institute for Highway Safety. Fatality facts 2005: teenagers [consultado 21/11/2006]. Disponible en: www.iihs.org/research/fatality_facts_2005/teenagers.html
2. Eaton DK, Kann L, Kinchen S, et al. Youth risk behavior surveillance: United States, 2007. MMWR. 2007;57(ss-4):1-131.
3. Meschke LL, Bartholomae S, Zental SR. Adolescent sexuality and parent-adolescent processes: promoting healthy teen choices. J Adolesc Health. 2002;31(6 Suppl):26-279.
4. Kirby DB, Baumler E, Coyle KK, et al. The "Safer Choices" intervention: its impact on the sexual behaviors of different subgroups of high school students. J Adolesc Health. 2004; 35(6):442-52.
5. Key JD, Gebregziabher MG, Marsh LD, O'Rourke KM. Effectiveness of an intensive, school-based intervention for teen mothers. J Adolesc Health. 2008;42(4):394-400.
6. Pbert L, Flint AJ, Fletcher KE, Young MH, Druker S, DiFranza JR. Effect of a pediatric practice-based smoking prevention and cessation intervention for adolescents: a randomized, controlled trial. Pediatrics. 2008;121(4). Disponible en: www.pediatrics.org/cgi/content/full/121/4/e738
7. Transportation Research Board, Board on Children, Youth and Families. Preventing teen motor crashes: Contributions from the behavioral and social sciences: Workshop report. Washington, DC: National Academies Press; 2007.
8. Haggerty K, Fleming C, Catalano R, Harachi H, Abbott RD. Raising healthy children: examining the impact of promoting healthy driving behavior within a social development intervention. Prev Sci. 2006;7(3):257-67.
9. Haggerty K, Skinner M, MacKenzie E, Catalano RF. A randomized trial of parents who care: effects on key outcomes at 24-month follow-up. Prev Sci. 2007;8(4):249-60.
10. Fletcher A, Steinberg L, Williams-Wheeler M. Parental influences on adolescent problem behavior: revisiting Stattin and Kerr. Child Dev. 2004;75(3):781-96.
11. Beck KH, Boyle JR, Boekeloo BO. Parental monitoring and adolescent drinking: results of a 12-month follow-up. Am J Health Behav. 2004;28(3):272-9.
12. Steinberg L, Fletcher A. Parental monitoring and peer influences on adolescent substance use. Pediatrics. 1994;93(6):1060-4.
13. Wight D, Williamson L, Henderson M. Parental influences on young people's sexual behaviour: a longitudinal analysis. J Adolesc. 2006;29(4):473-94.
14. Sieverding JA, Adler N, Witt S, Ellen J. The influence of parental monitoring on adolescent sexual initiation. Arch Pediatr Adolesc Med. 2005;159(8):724-9.
15. Forehand R, Miller KS, Dutra R, Chance MW. Role of parenting in adolescent deviant behavior: replication across and within two ethnic groups. J Consult Clin Psychol. 1997;65(6):1036-41.
16. Richards MH, Miller BV, O'Donnell PC, Wasserman MS, Colder C. Parental monitoring mediates the effects of age

- and sex on problem behaviors among African American urban young adolescents. *J Youth Adolesc.* 2004;33(3):221-33.
17. Hartos JL, Eitel P, Haynie DL, Simons-Morton BG. Can I take the car? Relations among parenting practices and adolescent problem-driving practices. *J Adolesc Res.* 2000;15(3):352-67.
18. Hartos J, Eitel P, Simons-Morton B. Parenting practices and adolescent risky driving: a threemonth prospective study. *Health Educ Behav.* 2002;29(2):194-206.
19. Shope JT, Waller PF, Raghunathan TE, Patil SM. Adolescent antecedents of high-risk driving behaviour into young adulthood: substance use and parental influences. *Accid Anal Prev.* 2001;33(5):649-58.
20. Hartos JL, Beck KH, Simons-Morton BG. Parents' intended limits on adolescents approaching unsupervised driving. *J Adolesc Res.* 2004;19(5):591-606.
21. Simons-Morton BG, Hartos JL, Beck KH. Persistence of effects of a brief intervention on parental restrictions of teen driving privileges. *Inj Prev.* 2003;9(2):142-6.
22. Simons-Morton BG, Hartos JL, Leaf WA, Preusser DF. The effect on teen driving outcomes of the checkpoints program in a state-wide trial. *Accid Anal Prev.* 2006;38(5):907-12.
23. Beck KH, Hartos JL, Simons-Morton BG. The relation of parent-teen agreement on driving restrictions and teen risky driving: results of a 9-month-follow up. *Am J Health Behav.* 2006;30(5):533-43.
24. Von Bothmer M, Mattsson B, Fridlund B. Influences on adolescent smoking behaviour: siblings' smoking and norms in the social environment do matter. *Health Soc Care Community.* 2002;10(4):213-20.
25. Whitaker DJ, Miller KS. Parent-adolescent discussions about sex and condoms: impact on peer influences of sexual risk behavior. *J Adolesc Res.* 2000;15(2):251-73.
26. Ackard DM, Neumark-Sztainer D. Health care information sources for adolescents: age and gender differences on use, concerns, and needs. *J Adolesc Health.* 2001;29(3):170-6.
27. Resnick MD, Bearman PS, Blum RW, et al. Protecting adolescents from harm: findings from the National Longitudinal Study on Adolescent Health. *JAMA.* 1997;278(10):823-32.
28. Baumrind D. Effects of authoritative parental control on child behavior. *Child Dev.* 1966;37(4):887-907.
29. Baumrind D. Parental disciplinary patterns and social competence in children. *Youth Soc.* 1978;9(3):239-76.
30. Maccoby E, Martin J. Socialization in the context of the family: parent-child interaction. En: Hetherington E, editor. *Handbook of child psychology: Socialization, personality, and social development.* Nueva York, NY: Wiley;1983. p. 1-101.
31. Simons LG, Conger RD. Linking mother-father differences in parenting to a typology of family parenting styles and adolescent outcomes. *J Fam Issues.* 2007;28(2):212-41.
32. Pittman LD, Chase-Lansdale PL. African American adolescent girls in impoverished communities: parenting style and adolescent outcomes. *J Res Adolesc.* 2001;11(2):199-224.
33. Cox MF. Maternal demandingness and responsiveness as predictors of adolescent abstinence. *J Pediatr Nurs.* 2007;22(3):197-205.
34. Steinberg L, Mounts NS, Lamborn SD, Dornbusch SM. Authoritative parenting and adolescent adjustment across varied ecological niches. *J Res Adolesc.* 1991;1(1):19-36.
35. Ginsburg KR, Winston FK, Senserrick TM, et al. National Young-Driver Survey: teen perspective and experience with factors that affect driving safety. *Pediatrics.* 2008;121(5). Disponible en: www.pediatrics.org/cgi/content/full/121/5/e1391
36. Rich M, Ginsburg KR. The reason and rhyme of qualitative research: why, when, and how to use qualitative methods in the study of adolescent health. *J Adolesc Health.* 1999;25(6):371-8.
37. Search Institute. *Profiles of student life: Attitudes and behaviors.* Mineápolis, MN: Search Institute; 1996.
38. DiClemente RJ, Wingood GM, Crosby R, et al. Parental monitoring: association with adolescents' risk behaviors. *Pediatrics.* 2001;107(6):1363-8.
39. Steinberg L, Lamborn SD. Over-time changes in adjustment and competence among adolescents from authoritative, authoritarian, indulgent, and neglectful families. *Child Dev.* 1994;65(3):754-70.
40. Steinberg L, Blatt-Eisengart I, Cauffman E. Patterns of competence and adjustment among adolescents from authoritative, authoritarian, indulgent, and neglectful homes: a replication in a sample of serious juvenile offenders. *J Res Adolesc.* 2006;16(1):47-58.
41. Shope JT, Bingham CR. Teen driving: motor-vehicle crashes and factors that contribute. *Am J Prev Med.* 2008;35(3 Suppl):S261-S71.
42. Chen LH, Baker SP, Braver ER, Li G. Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16-17 year old drivers. *JAMA.* 2000;283(12):1578-82.
43. Neyens DM, Boyle LN, Hanley P. The influence of driver distraction on the severity of injuries sustained by teenage drivers and their passengers. *Accid Anal Prev.* 2008;40(1):254-9.
44. McCart AT, Northrup VS. Factors related to seat belt use among fatally injured teenage drivers. *J Safety Res.* 2004;35(1):29-38.
45. Williams AF, Shabanova VI. Situational factors in seat belt use by teenage drivers and passengers. *Traffic Inj Prev.* 2002;3(3):201-4.
46. Zador PL, Krawchuk SA, Voas RB. Alcohol-related relative risk of driver fatalities and driver involvement in fatal crashes in relation to driver age and gender: an update using 1996 data. *J Stud Alcohol.* 2000;61(3):387-95.
47. Neyens DM, Boyle LN. The effect of distractions on the crash types of teenage drivers. *Accid Anal Prev.* 2007;39(1):206-12.
48. Lam LT. Factors associated with young drivers' car crash injury: comparisons among learner, provisional, and full licensees. *Accid Anal Prev.* 2003;35(6):913-20.
49. Braitman KA, Kirley BB, McCart AT, Chaudhary NK. Crashes of novice teenage drivers: characteristics and contributing factors. *J Safety Res.* 2008;39(1):47-54.
50. Arnett JJ, Offer D, Fine MA. Reckless driving in adolescence: "state" and "trait" factors. *Accid Anal Prev.* 1997;29(1):57-63.
51. Deffenbacher JL, Lynch RS, Filetti LB, Dahlen ER, Oetting ER. Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behav Res Theory.* 2003;41(3):333-49.
52. Steinberg L, Lamborn SD, Dornbusch SM, Darling N. Impact of parenting practices on adolescent achievement: authoritative parenting, school involvement, and encouragement to succeed. *Child Dev.* 1992;63(5):1266-81.
53. Bulcroft RA, Carmody DC, Bulcroft KA. Patterns of parental independence giving to adolescents: variations by race, age, and gender of child. *J Marriage Fam.* 1996;58(4):866-83.
54. Leaper C. Parenting girls and boys. En: Bornstein MH, editor. *Handbook of Parenting.* 2.^a ed. Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum; 2002;1:189-227.
55. Adalbjarnardottir S, Hafsteinsson LG. Adolescents' perceived parenting styles and their substance use: concurrent and longitudinal analyses. *J Res Adolesc.* 2001;11(4):401-23.
56. Simons RL, Simons LG, Burt CH, Brody GH, Cutrona C. Collective efficacy, authoritative parenting and delinquency: a longitudinal test of a model integrating community- and family-level processes. *Criminology.* 2005;43(4):989-1029.
57. Fishbein M, Ajzon I. *Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research.* Reading, MA: Addison-Wesley; 1975.
58. Rimal RN, Real K. How behaviors are influenced by perceived norms: a test of the theory of normative social behavior. *Commun Res.* 2005;32(3):389-414.
59. Kinsman SB, Romer D, Furstenberg FF, Schwarz DF. Early sexual initiation: the role of peer norms. *Pediatrics.* 1998;102(5):1185-92.
60. Chen LH, Baker SP, Li G. Graduated driver licensing programs and fatal crashes of 16-year-old drivers: a national evaluation. *Pediatrics.* 2006;118(1):56-62.

61. Williams AF, Nelson LA, Leaf WA. Responses of teenagers and their parents to California's graduated licensing system. *Accid Anal Prev.* 2002;34(6):835-42.
62. Ferguson SA, Williams AF. Parents' views of driver licensing practices in the United States. *J Safety Res.* 1996;27(2):73-81.
63. Chen MJ, Grube JW, Nygaard P, Miller BA. Identifying social mechanisms for the prevention of adolescent drinking and driving. *Accid Anal Prev.* 2008;40(2):576-85.
64. Heck KE, Carlos RM. Passenger distractions among adolescent drivers. *J Safety Res.* 2008;39(4):437-43.
65. Simons-Morton B, Hartos J, Leaf W, Preusser D. Do recommended driving limits affect teenreported traffic violations and crashes during the first 12 months of independent driving? *Traffic Inj Prev.* 2006;7(3):238-47.
66. American Academy of Pediatrics. Parent-teen driving agreement [consultado 10/9/2008]. Disponible en: www.aap.org/publiced/BR_TeenDriver.htm
67. American Automobile Association. Parent-teen driving agreement [consultado 10/9/2008]. Disponible en: www.aaa.com/automotive/TrafficSafety/parent-teen-driving-agreement.pdf
68. Simons-Morton B, Hartos JL. Application of the authoritative parenting model to adolescent health behavior. En: Diclemente RJ, Crosby RA, Kegler MC, editores. *Emerging theories in health promotion practice and research: Strategies for improving public health.* San Francisco, CA: Jossey-Bass; 2002. p. 100-25.
69. Kerr M, Stattin H. What parents know, how they know it, and several forms of adolescent adjustment: further support for a reinterpretation of monitoring. *Dev Psychol.* 2000;36(3):366-80.
70. Kopko K. Parenting styles and adolescents [consultado 11/8/2008]. Ithaca, NY: Cornell University; 2007. Disponible en: www.parenting.cit.cornell.edu/documents/Parenting%20Styles%20and%20Adolescents.pdf
71. Thomas E. Aggressive behaviour outcomes for young children: Change in parenting environment predicts change in behaviour [consultado 25/8/2008]. Ottawa, Canadá: Statistics Canada Research; 2004. Disponible en: www.statcan.gc.ca/bsoic/olc-cel/olc-cel?catno_89-599-MIE2004001&lang_eng
72. Stattin H, Kerr M. Parental monitoring: a reinterpretation. *Child Dev.* 2000;71(4):1072-85.
73. Smetana J, Metzger A, Gettman C, Campione-Barr N. Disclosure and secrecy in adolescent-parent relationships. *Child Dev.* 2006;77(1):201-17.
74. Soenens B, Vansteenkiste M, Luyckx K, Goossens L. Parenting and adolescent problem behavior: an integrated model with adolescent self-disclosure and perceived parental knowledge as intervening variables. *Dev Psychol.* 2006;42(2):305-18.
75. Beck KH, Shattuck T, Raleigh R. Parental predictors of teen driving risk. *Am J Health Behav.* 2001;25(1):10-20.
76. Groeger J. *Understanding driving: Applying cognitive psychology to a complex everyday task.* Hove, Inglaterra: Psychology Press; 2000.
77. Ferguson SA, Teoh ER, McCart AT. Progress in teenage crash risk during the last decade. *J Safety Res.* 2007;38(2):137-45.
78. Laberge-Nadeau C, Maag U, Bellavance F, et al. Wireless telephones and the risk of road crashes. *Accid Anal Prev.* 2003;35(5):649-60.
79. American Academy of Pediatrics, Committee on Injury, Violence, and Poison Prevention and Committee on Adolescence. The teen driver. *Pediatrics.* 2006;118(6):2570-81.
80. Dishion TJ, McMahon RJ. Parental monitoring and the prevention of child and adolescent problem behavior: a conceptual and empirical formulation. *Clin Child Fam Psychol Rev.* 1998;1(1):61-75.
81. Cottrell L, Li XM, Harris C, et al. Parent and adolescent perceptions of parental monitoring and adolescent risk involvement. *Parent Sci Pract.* 2003;3(3):179-95.
82. Glasgow KL, Dornbusch SM, Troyer L, Steinberg L, Ritter PL. Parenting styles, adolescents' attributions, and educational outcomes in nine heterogeneous high schools. *Child Dev.* 1997;68(3):507-29.
83. Chassin L, Presson CC, Rose J, Sherman SJ, Davis MJ, Gonzalez JL. Parenting style and smoking-specific parenting practices as predictors of adolescent smoking onset. *J Pediatr Psychol.* 2005; 30(4):333-44.
84. Reitman D, Rhode PC, Hupp SDA, Altobello C. Development and validation of the Parental Authority Questionnaire-Revised. *J Psychopathol Behav Assess.* 2002;24(2): 119-27.
85. Jackson C, Henriksen L, Foshee VA. The Authoritative Parenting Index: predicting health risk behaviors among children and adolescents. *Health Educ Behav.* 1998;25(3):319-37.