

CONDUCTA AGRESIVA ASOCIADA A FACTORES SOCIODEMOGRÁFICOS EN LOS CONDUCTORES DE QUITO

Gilda Moreno Proaño¹, Paulina Pérez²

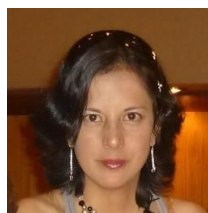
¹ Facultad de Ciencias Humanas y de la Salud. Universidad Tecnológica indoamérica.
Quito-Ecuador. Correo: gyldamoreno@uti.edu.ec

² Facultad de Ciencias Humanas y de la Salud. Universidad Tecnológica indoamérica.
Quito-Ecuador. Correo: paulinaperez@uti.edu.ec



Gilda Marianela Moreno Proaño

Es investigadora de la Universidad Tecnológica Indoamérica Sede Quito. Obtuvo su Título de Psicóloga Clínica en la Universidad Central del Ecuador, tiene una maestría en Ciencias Psicológicas con mención en Psicoterapia en la Universidad Central del Ecuador. Su línea de investigación es la Psicoterapia; así como también el estudio de la conducta humana desde las diferentes esferas de la psiquis. Actualmente es Investigadora/Docente en la Universidad Tecnológica Indoamérica, de la ciudad de Quito, país Ecuador.



Paulina Del Rocío Pérez Pérez

Es investigadora de la Universidad Tecnológica Indoamérica Sede Quito. Obtuvo su Título de Licenciada en Ciencias de la Educación mención Psicología Educativa en la Universidad Central del Ecuador, tiene una maestría en Psicología Clínica y de la Salud

en la Universidad Estatal de Guayaquil. Su línea de investigación es el estudio de la conducta humana. Actualmente es Investigadora/Docente en la Universidad Tecnológica Indoamérica, de la ciudad de Quito, país Ecuador.

Resumen

La presente investigación se orienta a conocer los factores sociodemográficos que intervienen para que un conductor en su actividad diaria, llegue a actuar con agresividad hacia otros conductores o que se vea reflejada hacia sí mismo. La investigación inició con la aplicación de un cuestionario a los conductores de autobuses, taxis, vehículos de carga, buses escolares, inter-parroquiales y particulares. El cuestionario que recoge datos psicosociales como edad, sexo, tiempo de conducción como profesión, tiempo de conducir en el día y tipo de vehículo que conducen.

Posteriormente a la misma población se aplicó el Inventario de Expresión de la Ira del Conductor (DAX) para identificar cuáles son las expresiones agresivas más frecuentes de acuerdo al vehículo que conducen.

Entre los resultados más importantes se evidencia que la agresividad verbal es más frecuente, especialmente en los conductores de autobuses; a diferencia de los conductores de vehículos escolares que presentan bajo nivel de agresividad en la conducción. De igual manera, la agresividad al conducir se presenta con mayor frecuencia en los conductores que tienen un nivel de instrucción primaria.

Palabras clave: conductor, agresividad, ira, agresividad vial, transporte, accidentes de tránsito

Abstract

The present investigation is oriented to know sociodemographic factors that intervene in drivers daily activity, that leads them act aggressively against other drivers or that is reflected towards him. The investigation began with the application of a questionnaire to

drivers of buses, taxis, freight vehicles, school buses, rural transportation and self-transportation. The questionnaire collects psychosocial data such as age, sex, driving time as a profession, daily driving time, and type of vehicle they drive.

Subsequently to the same population, the Driver's Anger Expression Inventory (DAX) was applied to identify which are the most frequent aggressive expressions according to the vehicle they drive.

Among the most important results it is evident that verbal aggression is more frequent, especially in bus drivers; unlike the drivers of school vehicles that have a low level of aggressive driving.

Keywords: Driver, aggressiveness, anger, road aggressiveness, transportation, car accidents

Introducción

La presente investigación tiene como objetivo principal conocer los factores sociodemográficos que intervienen para que un conductor en su actividad diaria, llegue a actuar con ira hacia otros conductores o que se vea reflejada hacia sí mismo.

El interés por el tema nace en la observación diaria del tráfico en las vías de la Ciudad de Quito, con particular atención a la manera cómo reacciona un conductor ante la amenaza, acercamiento de otro vehículo, el cruce de un peatón, ruido, polución, prisa, entre otros factores que están presentes en la conducción y que genera sintomatología importante como la ira.

Se toma en cuenta además, los factores sociodemográficos de las personas que ejercen la conducción como una Profesión; tales como la edad, estado civil, sexo, instrucción, dinámica familiar, tipo de vehículo, etc. y se relaciona con la ira manifestada en la Ciudad de Quito o en las carreteras por donde circula el Conductor, indiferente del tipo de vehículo que posee.

Es así que se torna significativo el estudio de la conducta agresiva de los conductores. La agresividad en la conducción aumenta, se intensifica y se justifica; el vehículo entra en relación directa con el conductor como símbolo de seducción, posesión, estética, fuerza, velocidad, libertad e independencia; por lo tanto, ser agresivo con otro vehículo, significa “debilitar o fragilizar” simbólicamente al propietario. De igual manera, Alonso (2002) manifiesta que la agresividad como respuesta irracional e ilógica se explica como una amenaza al estatus del conductor y su inversión.

Desarrollo

La conducción es una actividad compleja que requiere un aprendizaje previo de los pasos a seguir, desarrolla conductas automáticas frente a los otros vehículos y obliga a mantener la atención en un alto grado. Existen factores como la acumulación de tráfico, polución, ruido, tiempo prolongado frente al volante, entre otros, que se relacionan directamente con la aparición del estrés, con sintomatología como cansancio, irritabilidad, insomnio, etc.

Evans y Carrere (1991) aseveran que el trabajo de conductor de autobús urbano se sitúa entre las ocupaciones modernas más estresantes y menos saludables; es así que las respuestas a mostrar al momento de conducir son la hostilidad y la ira, las mismas que Lajunen y Parker (2001) observaron que en situaciones que provocaban una intensidad de ira similar podían provocar distintos tipos de reacciones agresivas dependiendo de sus características.

Entre las situaciones que provocan ansiedad en el conductor y respuestas de ira, a más de los expuestos; Thüning, Fricke & De Filippis (2008) mencionan el tiempo prolongado que se requiere para los desplazamientos en las áreas urbanas, la falta de infraestructuras viales y señalizaciones adecuadas, lo cual redundaría en el cansancio e irritabilidad de los conductores, que afectan a la atención puesta en la tarea de conducir (Pêcher, Lemercier, Cellier y Quaireau, 2008).

Surgen estudios sobre las diferencias de género al momento de conducir, tal como plantean Simon y Corbett (1996) quienes determinan que las mujeres experimentan mayores niveles de estrés relacionados con la tarea de conducción comparadas con los hombres; sugiere que la misma amenaza de ser estereotipado como menos hábil,

posiblemente disminuya la capacidad de las mujeres para centrarse en las importantes tareas que componen la conducción.

La conducta agresiva puede estar determinada por diferentes factores entre ellos, la frustración. Algunos autores plantean la conducción agresiva tiene como antecedente una frustración, la cual está provocada por necesidades que no han sido satisfechas y por lo tanto se producen situaciones de privación.

En el caso de los conductores, al permanecer varias horas frente al volante con temperaturas elevadas y en horas con tráfico vehicular provoca retrasos en llegar al lugar que requieren, lo cual causa reacciones inadecuadas, como el gritar o proferir insultos a otros conductores o peatones en situaciones en las que el tráfico no avanza o cuando son adelantados por otros. Del mismo modo los conductores son objeto de insultos y amenazas tanto de otros conductores, peatones y usuarios de transporte público, lo cual en algunos casos provocara por consiguiente una respuesta agresiva. Las frustraciones, los ataques por parte otros van a provocar una activación emocional lo cual los lleva a atacar, ofender y provocar a otros Berkowitz (1996) afirma que las frustraciones, los ataques por parte otros van a provocar una activación emocional lo cual los lleva a atacar, ofender y provocar a los demás.

Materiales y Métodos

El diseño de esta investigación es de naturaleza cuantitativa- descriptiva, de corte transversal, el objetivo es identificar el tipo de relaciones que pueden presentarse entre algunas variables sociodemográficas y la conducta agresiva. Se hizo una recopilación de datos en un periodo de tiempo comprendido entre mayo y junio 2018. La base de datos generada con los reactivos aplicados fue procesada a través del paquete estadístico Statistical Package for Social Sciences (SPSS) en su versión 22.

Muestra

Se eligió la muestra por un método no – probabilístico, por conveniencia, compuesta por 496 conductores profesionales de la ciudad de Quito, de transporte público y privado, con edades comprendidas entre 18 y 71 años. La población de estudio estaba conformada por 402 (81%) hombres y 94 (19%) mujeres. Los criterios de inclusión

fueron, conductores de vehículos livianos y de carga pesada, portadores de licencia de conducción y que transiten en la Ciudad de Quito. Se excluyeron aquellos conductores de motocicleta; y quienes no cumplieran con los otros criterios de inclusión.

Los datos recolectados de conductores de transporte público se realizaron en las estaciones de Metrovía, Ecovía y de empresas de buses alimentadores y de carga que prestan su servicio en la Ciudad de Quito, de los vehículos particulares se realizó en varios parqueaderos públicos.

Instrumentos

- Cuestionario de variables sociodemográficas, elaborado por los autores, para este estudio, en el cual constan datos como: edad, estado civil, nivel de instrucción, tiempo de conducción, horas que conducen al día, tipo de vehículo, número de kilómetros que recorren diariamente.

- *Inventario de Expresión de la Ira del Conductor (Driving Anger Expresión Inventory DAX)* (Deffenbacher et al., 2002) Evalúa cuatro formas en las cuales se expresa la ira al conducir; está conformado por 49 ítems, con diseño de escala Likert desde 1 (casi nunca) hasta 4 (casi siempre). Evalúa cuatro dimensiones: Expresión verbal agresiva, como gritar al otro conductor; Expresión física personal agresiva, la cual evalúa el uso del cuerpo para expresar agresividad, como realizar señales obscenas al otro conductor; Uso del vehículo como medio de expresión agresiva, como por ejemplo, poner luces intensas, o rebasar al otro conductor y bloquear al otro vehículo; Expresión adaptativa – constructiva, la cual mide el afrontamiento de la ira mediante comportamientos seguros, como pensamientos positivos.

La expresión verbal agresiva incluye conductas tales como, proferir insultos y gritos a otro conductor o peatón; la expresión física agresiva comprende comportamientos tales como agresiones físicas y establecimiento de peleas; el uso del vehículo para expresar agresividad se refiere a conductas como circular a muy corta distancia del vehículo precedente, o hacerlo en paralelo del vehículo contra el cual se desea expresar la ira, el bloqueo de la vía; y la conducta adaptativa y constructiva supone expresar esta emoción de forma constructiva como; por ejemplo, por medio de comportamientos

asertivos, como pensamientos positivos, o pensar en cosas importantes. La suma total de los ítems de las sub escalas permite construir una dimensión general llamada Comportamiento agresivo al conducir.

El instrumento cuenta con índices de fiabilidad propios. En la sub escala Expresión verbal agresiva cuenta con un índice de 0.82; para la sub escala Expresión física agresiva se obtuvo un índice de 0.77; para la sub escala, Uso del vehículo para expresar ira se obtuvo un índice de 0.75; y para la sub escala Expresión adaptativa-constructiva se obtuvo un índice de 0.91. En la muestra del estudio de Gutiérrez-Quintanilla et al. (2009) se utilizaron únicamente las primeras tres dimensiones, obteniendo los siguientes índices de fiabilidad mediante el análisis de consistencia interna Alfa de Cronbach: Expresión verbal agresiva, 0.84; Expresión física agresiva, 0.77; y Uso del vehículo para expresar la ira, 0.74. Para el presente estudio se obtuvieron los siguientes índices de fiabilidad mediante el análisis de consistencia interna alfa de Cronbach: para la dimensión Expresión verbal agresiva (ítems 5, 6, 9, 11, 14, 28, 31, 37, 38, 39, 40, 43), se obtuvo un índice de 0.85; para la dimensión Expresión física agresiva (ítems 1, 8, 10, 12, 13, 17, 18, 20, 21, 34, 41), se obtuvo un índice de 0.82; para la dimensión Uso del vehículo para expresar ira (ítems 2, 3, 4, 7, 15, 16, 19, 22, 27, 33, 46), se obtuvo un índice de 0.81; y para la dimensión Expresión adaptativa constructiva (ítems 23, 24, 25, 26, 29, 30, 32, 35, 36, 42, 44, 45, 47, 48, 49), se obtuvo un índice de 0.87.

El tiempo de aplicación del instrumento fue de aproximadamente 15 minutos por persona.

Resultados

En relación al número de kilómetros que recorre al día; mientras mayor es la distancia que conduce una persona, probablemente se adapta a la actividad y muestra mayor tranquilidad en su forma de reacción frente a otros vehículos. Tabla 1.

Tabla 1. Número de Kilómetros recorridos – expresión de agresividad

		CUANTAS HORAS CONDUCE	CUANTOS KM RECORRE AL DIA	DAX.AGRESIVIDAD VERBAL	DAX.AGRESIVIDAD FISICA	DAX.USO DEL VEHICULO PARA AGREDIR	DAX.ADAPTACION- CONSTRUCCION
CUANTAS HORAS CONDUCE	Correlación de Pearson	1	,304**	,080	,063	,034	,040
	Sig. (bilateral)		,000	,076	,164	,453	,379
	N	496	462	490	490	490	490
CUANTOS KM RECORRE AL DIA	Correlación de Pearson	,304**	1	,046	-,037	-,034	,175**
	Sig. (bilateral)	,000		,329	,435	,464	,000
	N	462	462	456	456	456	456
DAX.AGRESIVIDAD VERBAL	Correlación de Pearson	,080	,046	1	,695**	,481**	,139**
	Sig. (bilateral)	,076	,329		,000	,000	,002
	N	490	456	490	490	490	490
DAX.AGRESIVIDAD FISICA	Correlación de Pearson	,063	-,037	,695**	1	,563**	,033
	Sig. (bilateral)	,164	,435	,000		,000	,465
	N	490	456	490	490	490	490
DAX.USO DEL VEHICULO PARA AGREDIR	Correlación de Pearson	,034	-,034	,481**	,563**	1	-,165**
	Sig. (bilateral)	,453	,464	,000	,000		,000
	N	490	456	490	490	490	490
DAX.ADAPTACION- CONSTRUCCION	Correlación de Pearson	,040	,175**	,139**	,033	-,165**	1
	Sig. (bilateral)	,379	,000	,002	,465	,000	
	N	490	456	490	490	490	490

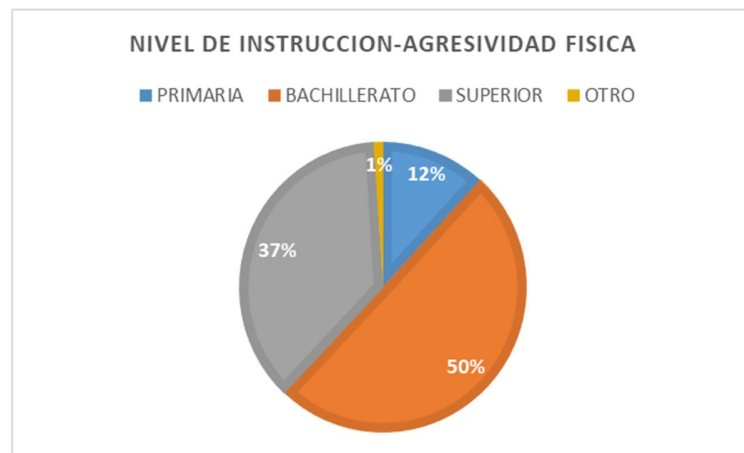
** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

* . La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

En la medida que aumenta el nivel de instrucción, disminuye la puntuación promedio de conducta agresiva, como lo muestra la Tabla 2.

Tabla 2. Nivel de instrucción – expresión de agresividad física

	CUAL ES SU INSTRUCCION	N	Rango promedio
DAX.AGRESIVIDAD FISICA	PRIMARIA	58	276,84
	BACHILLERATO	246	252,68
	SUPERIOR	181	226,25
	OTRO	5	225,50
	Total	490	

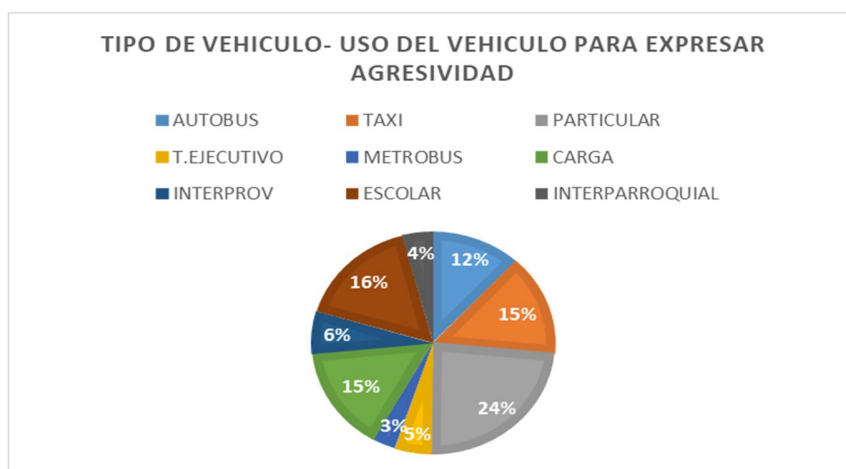


*Para el análisis de los datos se utiliza la prueba estadística no paramétrica Kruskal- Wallis obteniendo en la diferencia de puntuaciones medias un nivel de significancia inferior al 0,01 , lo que representa una relación estadísticamente muy significativa

Tabla 3. Tipo de vehículo – uso del vehículo para expresar agresividad

	QUE TIPO DE VEHICULO CONDUCE	N	Rango promedio
DAX.USO DEL VEHICULO PARA AGREDIR	AUTOBUS	58	286,59
	TAXI	72	230,93
	PARTICULAR	116	252,50
	T.EJECUTIVO	24	236,60
	METROBUS	15	213,93
	CARGA	75	248,25
	INTERPROV	30	206,58
	ESCOLAR	80	232,51
	INTERPARROQUIAL	20	272,55
	Total	490	

*Para el análisis de los datos se utiliza la prueba estadística no paramétrica Kruskal- Wallis obteniendo en la diferencia de puntuaciones medias un nivel de significancia inferior al 0,01 , lo que representa una relación estadísticamente muy significativa



- Según el tipo de vehículo, se obtiene como resultado que quienes conducen un vehículo grande como un autobús, presenta mayor agresividad expresada verbalmente, con insultos y palabras ofensivas; a diferencia de los Conductores de un bus escolar, quienes no reaccionan agresivamente al momento de conducir.

En las otras variables analizadas no se encuentra una relación estadística significativa.

Discusión y conclusiones

En base a los resultados obtenidos, se concluye que una conducta agresiva con demostraciones físicas, en mayor nivel presentan los conductores con un nivel de instrucción primaria.

Según el tipo de vehículo, se obtiene como resultado que quienes conducen un vehículo grande como un autobús, presenta mayor agresividad expresada verbalmente, con insultos y palabras ofensivas; a diferencia de los Conductores de un bus escolar, quienes no reaccionan agresivamente al momento de conducir.

De igual manera, los conductores que presentan mayor agresividad utilizando el vehículo como objeto de ira, son los conductores de buses, seguido por vehículos particulares.

Algunos estudios concuerdan con los resultados obtenidos, es así que Mulders (1988) propone que los conductores de autobús urbano, en comparación con otros individuos y otras ocupaciones, tienen absentismos en su trabajo atribuidos al estrés generado por el ambiente en el cual se desempeñan, los síntomas se manifiestan en gran proporción en agresividad.

Otro estudio realizado por Gardell (1982) concluye que los conductores de autobús caracterizaban su trabajo como altamente generador de tensión; así como también en otro estudio Finkelman (1977) afirma que los conductores de vehículos particulares a causa de los factores que se involucran en el recorrido que realizan, como el ruido, los peatones, carreteras en mal estado, etc., desencadenan conductas de ansiedad.

La competitividad se fomenta desde edades tempranas, en diferentes ámbitos de la vida tales como la escuela y los deportes, que en ocasiones puede crear ambientes propicios para la agresividad. La lucha por la supervivencia ha obligado al ser humano a adoptar comportamientos agresivos tanto para defenderse como para atacar. En la conducción se da una situación similar, se ve continuamente la competencia entre conductores de transporte público o taxis, especialmente al momento de recoger

pasajeros, cruzar violentamente sus vehículos frente a otros o rebasarlos sin tener en cuenta quien se encuentre en la carretera en sentido contrario, convirtiéndose en causales de accidentes en las vías.

La frecuencia con la que se dan estas muestras de agresividad tanto verbal como física a través del vehículo, se pone de manifiesto sobre todo en horas pico. Ortega (2014) narró un viaje realizado por las calles de Quito en horas pico, siendo una experiencia traumática, los rebasamientos en espacios reducidos, uso excesivo de la bocina, altas velocidades e insultos a otros choferes es lo más común durante el recorrido.

La discusión entre conductores de vehículos particulares se da con mucha frecuencia, en las intersecciones para curvar es frecuente que otro vehículo se adelante a los que están en la fila para ganar espacio al resto lo cual generalmente provoca disgusto a otros conductores y por consiguiente empiezan a pitar de manera insistente.

Serrano y Garcés (2012) en un estudio piloto publicado por la Escuela de Conducción San Francisco Autoclub, de la Universidad San Francisco de Quito, investigan la relación existente entre la idiosincrasia del ecuatoriano y la forma de conducir; manifiestan que la conducta se relaciona con la personalidad y el contexto social, teoría apoyada Costales (2012) quien menciona que por idiosincrasia en el país la gente tiende a expresar su ira de forma implosiva, al estar en un vehículo la persona se siente libre de expresar su ira o estrés de una forma en la que no se atrevería sin esa protección.

El propósito principal del presente estudio fue investigar la relación existente entre los factores sociodemográficos con la conducta agresiva de los conductores de la Ciudad de Quito. El objetivo se cumplió, y lo manifestado en el presente trabajo se espera que sea útil para la construcción de planes de acción en beneficio de todos.

Referencias Bibliográficas

- Segura, M. D., Cortés, D. C., & Ramírez, C. C. (2009). Patrones de cambio en la conducción de las mujeres. *International Journal of Psychological Research*, 2(1), 54-66.
- Alonso, F., Sanmartín, J., & Calatayud, C. E. C.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de la población española. *Cuadernos de reflexión Attitudes*.
- Alonso Plá, F. M., Esteban Martínez, C., Calatayud Miñana, C., Sanmartín, J., Montoro González, L., Tortosa Gil, F., & Sanfeliu Montoro, A. (2002). La agresividad en la conducción: una visión a partir de las investigaciones internacionales.
- Dorantes-Argandar, G., Cerda-Macedo, E. A., Tortosa-Gil, F., & Berlanga, J. F. (2015). Accidentalidad de automóviles de uso particular en México: influencia del estrés y la agresividad. *PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 7(3).
- Jiménez Mejías, E., Lardelli, P., Amezcua, C., & Jiménez Moleón, J. J. (2011, December). Cuestionarios sobre factores de riesgo de la exposición y la accidentalidad por tráfico en conductores: una revisión. In *Anales del Sistema Sanitario de Navarra* (Vol. 34, No. 3, pp. 443-452). Gobierno de Navarra. Departamento de Salud.
- Merlino, Aldo, Martínez, Alejandra, & Escané, Gabriel. (2011). Representaciones sociales de la masculinidad y agresividad en el tránsito: la ira al conducir en Argentina. *Barbaroi*, (35), 199-217. Recuperado em 22 de julho de 2018, de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-65782011000200014&lng=pt&lng=es.

- Poó, F., Ledesma, R. D., & Montes, S. (2008). Rasgos de personalidad y agresión en conductores. *Avaliação Psicológica: Interamerican Journal of Psychological Assessment*, 7(3), 269-280.
- Dorantes-Argandar, G., Cerda-Macedo, E. A., Tortosa-Gil, F., & Ferrero Berlanga, J. (2015). AGRESIVIDAD VIAL COMO PREDICTOR DEL ESTRÉS Y DEL COMPORTAMIENTO PROSOCIAL, Y SU INFLUENCIA EN LA SINIESTRALIDAD DE VEHÍCULOS PARTICULARES EN MÉXICO. *Ansiedad y Estrés*, 21.
- Gutiérrez Quintanilla, J. R., Martínez, Ó. W., & Lobos Rivera, M. E. (2017). El comportamiento agresivo al conducir: asociado a factores psicosociales en los conductores salvadoreños.
- Vayá, E. J. C., Egeda, R. B., & Miguel-Tobal, J. J. (1995). El ambiente de tráfico como generador de ansiedad en el conductor: Inventario de Situaciones Ansiógenas en el Tráfico (ISAT). *Anuario de psicología/The UB Journal of psychology*, (65), 165-184.
- Gómez-Fraguela, J., & González-Iglesias, B. (2010). El papel de la personalidad y la ira en la explicación de las conductas de riesgo al volante en mujeres jóvenes. *Anales de Psicología*, 26 (2), 318-324.
- Ruiz, J., & López, L. (2010). Escala de dificultades percibidas para la conducción, hostilidad y extraversión: un análisis correlacional en conductores de Bogotá. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 6 (2), 449-462.
- Ortega, J. (2014, abril, 3). Diario EL COMERCIO. Recuperado de <https://www.elcomercio.com/actualidad/mala-conducta-accidentes-transito-conductores.com/>

- Serrano, D., Garcés, M., & Rodríguez, L. (2013) Predictive Validity and Cross-cultural Differences in the Self-reported Driving Behaviour of Professional Driver Students in Ecuador. *Driver Behaviour and Training*. Vol. 6.