

Tema XXX. La agresión y la conducción: Encuadre y definición. La violencia y los comportamientos viales. Resultados. Vías de intervención.

INTRODUCCIÓN.....	1
DEFINICIÓN .....	1
LA VIOLENCIA EN LOS ESCENARIOS VIALES .....	5
RESULTADOS DE DOS ENFOQUES.....	6
Enfoque sociológico, perceptivo y conductual.....	6
FORMAS DE VIOLENCIA EXTREMA: PSICOPATÍAS O SOCIOPATÍAS .....	11
Genesis o factores innatos .....	12
Psicopatías en el ámbito vial .....	13
Vías de intervención.....	14

## **INTRODUCCIÓN**

Parece existir entre la población en general un consenso a la hora de evaluar un incremento de la violencia y de la hostilidad en las relaciones interpersonales y sobre todo en las grandes ciudades. Esta valoración podría ampliarse al entorno de la naturaleza y en general a todo el planeta. El calentamiento de la tierra, la deforestación, la contaminación de los ríos, los vertidos al mar de productos tóxicos, serían, entre otros muchos, ejemplos de la acción devastadora del hombre. El tráfico rodado, escenario privilegiado de las sociedades industrializadas no podrían escapar a esta tendencia. Identificar estas conductas y desentrañar los mecanismos que subyacen a ella es, y ha sido desde tiempo, motivo de numerosos estudios jornadas de encuentro y debate entre los diversos profesionales que intervienen en el ámbito del tráfico y pretenden mejor abordar la problemática de la seguridad vial y prevenir aquellas conductas que ponen en riesgo la vida de las personas que transitan en este escenario.

## **DEFINICIÓN**

Se han dado muchas y diferentes definiciones acerca de la agresividad. Se podría adoptar la definición de Kaplan, (1981) que dice que la “agresión es toda forma de comportamiento

dirigido para causar daño o perjuicio a otro ser vivo, que a su vez, está movido a evitar ese trato”.

En los animales irracionales la violencia cumple una función de defensa y de preservar a la especie. El hombre es el único animal que utiliza la agresividad más allá de estos principios, llegando incluso a experimentar un placer por el hecho en sí.

El hombre es el animal que más tarda en adquirir una autonomía e independencia de sus progenitores. A lo largo de este proceso evolutivo va adquiriendo muy tempranamente nociones y reglas de comportamiento. Entre ellos el comportamiento agresivo va a sufrir modulaciones no sólo en cuanto a su frecuencia sino también en su intensidad.

Y es en el ámbito familiar donde se pueden dar muchos y variados grados de violencia, y no siempre asociados a estatus socio-económico determinado. Los primeros registros que el niño tenga en el ámbito familiar van a ser de capital importancia para su futuro desarrollo. Así pues, siendo la familia el primer grupo de socialización sobre el que se asienta la sociedad debiera ser una de las primeras áreas a tratar y cuidar. Según algunos autores la agresividad puede aumentar o disminuir según traten los padres a sus hijos en el seno familiar.

Existe una amplia literatura respecto a la interdependencia entre el trato recibido en la infancia y el futuro desarrollo psicopático de un individuo. Sin llegar al grado de psicopatía se sabe que un monto de frustración (si no existe otro monto de gratificación) deviene en hostilidad y agresión. Así mismo, un déficit de frustración, es decir, una falla en el establecimiento adecuado de los límites, originada por una educación permisiva, trae como consecuencia una falta de tolerancia a la frustración que determina una conducta basada en la “ley del deseo” que busca ante todo la satisfacción instintiva, frente a una conducta más madura basada en el “deseo de la Ley”, es decir, en un planteamiento ético de la vida que

promueva unas reglas de convivencia. No habiéndose desarrollado suficientemente la capacidad de espera que implicaría una demora en la respuesta y un mayor realismo en las expectativas de logro, el sujeto actúa bajo la divisa “querer es poder”, filosofía transmitida a diario por los mensajes publicitarios (también por los de las marcas de automóviles), lo que origina un déficit en la capacidad de empatía, esto es, una gran dificultad para ponerse en el lugar de los demás y solidarizarse con sus necesidades, siempre que estas interfieran en la consecución de las propias.

Es importante pues el entrecruzamiento entre la frustración y la agresión y la gratificación y bienestar que deviene de un deseo satisfecho. Según Kaplan los comportamientos agresivos vienen venir tanto de un contexto externo (familiar y social) como de necesidades internas.

Evolutivamente la agresividad se manifiesta desde las primeras relaciones objetales. A veces se manifiesta en forma de malestar o descontento, como consecuencia de modificaciones externas o internas. En la infancia es difícil de distinguir las que provienen de fuera de las que provienen de dentro pues en los comienzos de la vida no hay diferencia entre un mundo interno y otro externo, o al menos no está diferenciado como en el adulto “normal”.

También parece que se necesita cierta dosis de agresividad u oposicionismo para muchas situaciones vitales: situaciones que requieren autoafirmación, firmeza, voluntad, etc. La agresividad cumple el papel de equilibrio ante una necesidad de defensa.

Cuando este equilibrio se rompe por aspectos tales como la frustración y la impulsividad, surge la agresividad como mecanismo de compensación teniendo como objetivo “satisfacer las necesidades a cualquier precio, siendo menor el respeto a los códigos de la ética”.

El grado óptimo de agresividad varía según algunas clasificaciones. Desde un punto de vista dinámico el criterio crítico puede ser: cuando la conducta agresiva media en la

percepción del mundo distorsionando su interpretación (rasgos paranoides) o cuando la agresión pone en peligro la propia existencia (suicidio) o se ha integrado en la personalidad de un modo egosintónico (psicopatías). Desde el punto de vista de la personalidad hay algunas pruebas que miden su grado óptimo siempre en relación con otros rasgos de la personalidad. Así elevada hostilidad con modos de procesamiento de la información rígidos o muy poco sofisticados junto a una emoción lábil dará como resultado sujetos con frecuentes actuaciones de esa hostilidad. Hay que tener en cuenta que el “pensamiento y todos sus procesos” son los moduladores de las conductas. Donde el desarrollo de este es bajo o muy simple, la actuación vendrá determinada por impulsos y deseos poco modulados, esto es poco adaptados al medio externo, sea este el que sea.

En resumen, la agresividad es un afecto siempre ligado al desarrollo del ser humano aunque se module a lo largo del tiempo.

Actualmente la ausencia de ritos que canalicen las descargas instintivas, ha producido una demonización de la agresividad y ésta encuentra un exutorio a través de formas como el comportamiento agresivo al volante.

El proceso progresivo de socialización primero es a través de una contención parental de modo que el niño o la niña se irá haciendo cargo de sus demandas poniendo en juego recursos y acciones socialmente aceptadas para el logro de sus deseos y aspiraciones, tanto de índole primaria o básica, como secundarias o de logros. Si el individuo no ha tenido esa contención externa (por insuficiente, o inconsistente) aumentará la probabilidad de trastorno de conducta que posteriormente puede transformarse en un trastorno antisocial de la personalidad.

El DSM-III-R identifica el Trastorno Antisocial como un trastorno de la personalidad que incluye a personas irritables y agresivas que no consiguen incorporar las normas sociales y

llevan a cabo actos antisociales como destrucción de la propiedad, agresividad, robos y conductas ilegales, a menudo se ven envueltos en peleas físicas.

Son frecuentes las conductas temerarias sin preocupación por la seguridad personal, como se pone de manifiesto al conducir intoxicado o realizar apuestas de velocidad. Carecen de remordimientos sobre los efectos de su conducta sobre los demás. Entre los síntomas asociados se detectaría tensión, incapacidad para tolerar el aburrimiento, depresión y la convicción (a menudo correcta) de que los demás son hostiles. Hay un marcado deterioro de la capacidad de mantener relaciones duraderas, íntimas y responsables. Los individuos con este trastorno tienen más probabilidades que la población en general de morir prematuramente por medios violentos. Es más frecuente el trastorno en los varones que en las mujeres

El “robo” al entorno de lo que no se está dispuesto a conseguir legítimamente por el propio esfuerzo denota una no legitimación interna de obtener los bienes que cubran sus necesidades y paradójicamente buscan un castigo (“Los que delinquen por sentimiento de culpa” S.Freud).

## ***LA VIOLENCIA EN LOS ESCENARIOS VIALES***

La violencia en el escenario vial ha sido desde hace tiempo objeto de estudio. El riesgo de accidente aumenta ante conductas que catalogadas como violentas suponen una trasgresión clara no sólo de las normas de tráfico sino de las mínimas normas de cortesía ciudadana. Dentro de estos estudios, es ya un clásico el inventario de conductas mientras se conduce (Driver Behaviour Inventory) que ha dado muchos y fructíferos resultados. En España uno de los últimos trabajos presentados en el foro sobre “la violencia y la seguridad vial” auspiciado por Audi y la Dirección General de Tráfico fue realizado por la Universidad de

Valencia a través del Instituto de Seguridad Vial del que por su interés vamos a comentar algunos de sus resultados. (Instituto INTRAS de Valencia auspiciado por la casa Audi)

También se abordaran otros estudios cuyo enfoque está más orientado a descubrir factores estables de la personalidad, en este caso hostilidad y riesgo de verse envuelto en un accidente de tráfico. Aunque con metodologías diversas, ambos enfoques aportan resultados de interés para evaluar y diseñar vías de intervención en el ámbito de la seguridad vial.

### RESULTADOS DE DOS ENFOQUES.

#### Enfoque sociológico, perceptivo y conductual

Este estudio fue realizado, a través de encuestas telefónicas realizadas a conductores de vehículos en el que –a través de un cuestionario- se les pedía puntuaran según su opinión el grado de violencia que otorgaban a algunas conductas. Este trabajo, siguiendo el modelo de lo realizado por otros autores sobre todo por D.Parker y colaboradores en el Reino Unido, donde se muestran algunos de los tópicos más comunes entre los conductores encuestados. Aún cuando el informe final da cuenta amplia y detallada de los diferentes criterios de evaluación de la conducta agresiva en el ámbito vial, y por razones de economía de espacio, sólo señalaremos algunas de las conclusiones, que por su interés merece comentar.

#### Diferencia de sexos

Uno de los resultados más interesantes –a juicio de la autora- es la diferente valoración que hacen los hombres y las mujeres respecto a la conducción de hombres y mujeres. Los hombres no perciben diferencia entre la conducción agresiva entre unos y otros. Las mujeres si, y evalúan como más agresiva la conducción de los hombres.

Al evaluar si los jóvenes son más agresivos cuando conducen que los ancianos, los hombres sí evalúan como más agresivos a los jóvenes que a los ancianos en la conducción a

diferencia de las mujeres que apenas perciben esta diferencia. ¿Podría deducirse de ello que los hombres viven más la rivalidad con los varones jóvenes (como si fuera una reedición del complejo de Layo) que las mujeres?.

Cuando les pedían que puntuaran según su valoración el grado de violencia de algunas conductas mientras se conducía, los hombres las puntuaron como menos agresivas que las mujeres. El tipo de conductas a evaluar eran algunos gestos, las ráfagas de luces, tocar el claxon, pasarse un semáforo en rojo, gritar o insultar.

También las mujeres puntuaron más alto que los hombres en cuanto a la violencia que entrañan determinadas situaciones de tráfico y tipos de vehículos. ¿Se podría concluir pues que lo que para la mujer es violento en el hombre es egosintónico, esto es de acuerdo con su funcionamiento habitual, no creándole inquietud o desasosiego?.

¿Intervendrá aquí un factor relativo a la competencia entre los varones entre sí?.

Tradicionalmente se atribuye un papel importante a la rivalidad entre los hombres para el establecimiento de una identidad masculina. Se dice así que el hombre tiene que demostrar su virilidad (identidad ligada al sexo). El dominio del espacio en el hombre deviene de su anatomía y su potencia ha de mostrar un signo externo. En el ámbito de lo femenino dominan los espacios internos, su potencia sexual no precisa de externalización. El hecho de contener vida y sostenerla durante un largo periodo de tiempo hace probablemente que sea más conservadora (de la vida) y –como no podía ser menos- en el ámbito del tráfico ostente conductas y valoraciones más conservadoras. En muchos estudios los resultados arrojan patrones de conducta en las mujeres más conservadoras de la vida y por tanto más sujetas a las normas de tráfico tales como uso del cinturón, casco, etc.

También ante la pregunta de la eficacia de adoptar algunas medidas para reducir la conducción agresiva, las mujeres valoraron como más positivas las propuestas hechas que los varones. Y estas diferencias también aquí fueron significativas.

- Evaluación de la conducta agresiva en otros y en uno mismo

Otro de los resultados obtenidos a partir de dicho estudio muestran la diferente valoración entre la frecuencia de conductas violentas en el propio conductor entrevistado y la observada en los otros conductores en el escenario vial. Esta disonancia, encontrada en muchos otros estudios, muestran, por un lado lo subjetivo de la percepción de la realidad (lo cual no invalida el dato aportado) y por otro las diferentes escalas aplicadas a la conducta propia y a la ajena. Las conductas que se pedían fueran evaluadas en cuanto a frecuencias fueron: hacer carreras, saltarse el semáforo en rojo, producir daños a personas o cosas, gritar o insultar, etc.

Por razones que pudieran parecer obvias la propia autoestima o lo que algunos autores llaman por razones de “deseabilidad social” hace que uno se presente ante el otro como socialmente aceptable y no censurable. Los otros, los de fuera del propio ámbito, son los depositarios de los aspectos rechazables en uno mismo. Esta valoración se puede también constatar en multitud de ámbitos del quehacer social y personal. Se sabe que por efecto de un mecanismo interno se tiende a proyectar fuera lo que no se puede tolerar dentro, esto es, un mecanismo muy primitivo, inconsciente y casi nunca cuestionado pues cumple la función de ser un exutorio de lo que nos desagrade. Hay un dicho popular que traduce en términos coloquiales esta forma de evaluar a los otros y a uno mismo. “ve la paja en el ojo ajeno y no se ve la viga en el propio”, o similares.



- Enfoque intrasubjetivo o de personalidad

Otros enfoques contemplan la agresividad como un rasgo estructural de la personalidad, rasgo que produciría una mayor propensión a sufrir accidentes de tráfico. Este enfoque es el que se plantea en el trabajo publicado en la revista PSICO del Instituto de Psicología de Rio Grande do Sul, en Brasil cuya autora Carmen Ligia Iochins, psicóloga, especialista en Psicología Organizacional da cuenta del desarrollo y conclusiones a las que llega en dicho estudio. En el se planteaba que variables tales como la agresividad (además de otras como la actuación y la culpa) podrían estar relacionadas significativamente con el número de accidentes sufridos por un conductor. A través de este estudio y sus hipótesis se planteaba aportar nuevas soluciones a los problemas relacionados con el factor humano en la seguridad vial.

- Metodología

Tomó como muestra a 60 motoristas profesionales de diferentes empresas que conducían sólo por zonas urbanas y hacían recorridos de corta y media distancia. Les dividió en dos grupos de 30 según hubieran tenido o no accidentes de tráfico a lo largo de su experiencia profesional. Ni la experiencia profesional ni la edad (en torno a los 34 y 35 años) mostraron diferencias significativas entre los dos grupos (se utilizó como medida de variabilidad la “t” de Student).

Los accidentes registrados fueron atropellos donde hubieran fallecidos y hubieran resultado heridos, y colisiones donde hubiera habido víctimas mortales o sólo lesionados.

Aunque para el objeto de esta exposición sólo interese como variable independiente la agresividad, también se evaluaron otras dos, tales como la actuación (actin-out) y culpa. La medida de estas variables se hizo a través del Test Gestáltico Visomotor de Bender.

La hipótesis planteada fue, que cabía esperar que los motoristas profesionales con un historial de accidentes de tráfico presentarían rasgos de agresividad, actuación y culpa en un grado significativamente mayor que aquellos motoristas profesionales que no tuvieran en su historial accidentes de tráfico.

(aunque desbordaría el objeto de esta exposición se consideró como indicadores de agresividad la presión del lápiz, amontonamiento-superposiciones, penetración de segmentos gráficos, líneas fuertes, dificultad de curvatura con disminución de la misma; como indicadores de culpa se utilizaron los criterios de precisión forzada o uso excesivo del borrador. Como indicadores de actuación se registraron la disociación o el borrado de un círculo de la figura 1, figuras grandes, distorsiones de puntos en trazos, distorsiones de puntos en formas “z”, figuras abiertas, superposiciones, sustitución de puntos por círculos)

La pregunta era ¿los motoristas profesionales con un historial amplio de accidentes de tráfico presentarían rasgos de agresividad, actuación y culpa en un nivel significativamente mayor que los motoristas que no presentaban ese historial de accidentes?

La agresión fue definida como se apuntó en párrafos anteriores como toda forma de comportamiento dirigido a causar daño o perjudicar a otro ser vivo y que a su vez está motivado a evitarlo (Kaplan 1981)

Actuación: Característica impulsiva, mal motivada a los ojos del propio individuo, que rompe con su comportamiento habitual y cuya causa es secundariamente racionalizada (Laplanche, 1976)

Culpa: Sistema de motivaciones inconscientes que explica un comportamiento de fracaso, conductas delincuentes, sufrimientos inflingidos a si mismo por el individuo etc. (Laplanche)

Los resultados obtenidos a partir de la valoración de los distintos criterios en el Test Gestaltico Visomotor fueron (nivel de significación de 0.001 a través de la prueba "t" de student para una diferencia de medias independientes):

Que los motoristas profesionales con historial de accidentes presentaron puntuaciones significativamente superiores en agresividad a las de los que no tenían en su historial accidentes.

Los motoristas profesionales con historial de accidentes presentaron puntuaciones significativamente superiores en actuación a los que no tenían historial de accidentes.

En la última variable, culpa, los resultados no arrojaron diferencias significativas. Como comentario, añade la autora del presente estudio que un individuo que actúa no experimenta usualmente ansiedad ni tensión emocional. No aprende las costumbres de los padres ni de su sociedad, respondiendo a sus propias necesidades de un modo impulsivo. Así que es más susceptible de verse envuelto en accidentes de tráfico como se constata en esta investigación.

En la línea de Fenichel encontramos que los sujetos que presentan sentimientos de culpa elevado procuran sufrir accidentes inconscientemente planeados como forma de punición por sus actos. Podría ser por esto que no hay evidencia de culpa en esta investigación, ya que aquí no aparece diferencia significativa.

## ***FORMAS DE VIOLENCIA EXTREMA: PSICOPATÍAS O SOCIOPATÍAS***

Como forma de catalogación de extrema violencia, esto es, de actos de naturaleza punitiva extraordinaria, sin que en el sujeto medie ni conciencia de culpa ni intención de reparación

habría que situar la psicopatía como cuadro con entidad psiquiátrica o psicológica de especial gravedad.

Lo más llamativo de estas personas es que cuando actúan en forma claramente lesiva para con los otros y el mundo que les rodea, no denotan afectación emocional alguna. Suele impresionar su frialdad ante, incluso, el relato de los hechos cuando se les interroga. Es como si no tuvieran conciencia en un sentido. Tienen un discurso que pudiera parecer objetivo pero sin ninguna resonancia afectiva. Pueden ser muy inteligentes, pero lo llamativo es su frialdad y cálculo.

Se barajan las dos concepciones de psicopatía (aludiendo más al carácter intrapsíquico de funcionamiento mental) o sociopatía (aludiendo más al carácter social de su conducta). Pero en cualquiera de los datos se considera una actuación con cierto carácter de estabilización en el individuo.

A lo largo del desarrollo todas las personas han transgredido en algún grado (frecuencia o importancia) algunas de las normas dictadas en un primer momento por nuestros mayores y posteriormente por la sociedad en la que estamos inscritos.

#### Génesis o factores innatos

Se ha discutido mucho en torno a si los psicópatas se hacen o nacen. Las escuelas más organicistas han buscado desde antiguo factores endógenos tales como tamaño de los lóbulos frontales, o de índole genética o cromosómica que hicieran comprensible la persistencia en ciertos sujetos de conductas claramente agresivas. Otras escuelas o enfoques han visto que detrás de cada uno de los sujetos que pueden ser clasificados como psicópatas había un historial sobre todo familiar siempre afectado por graves carencias y desestructuraciones. También aquí la psicología evolutiva ha hecho aportaciones importantes a la génesis del futuro psicópata.

Algunas características del núcleo familiar pueden propiciar este tipo de conductas, como por ejemplo:

Familias donde las figuras parentales no transmiten una función positiva de la ley y el orden.

Núcleos familiares de padres ausentes

Patologías familiares graves

Poca consistencia en los valores transmitidos (se dice una cosa y se hace otra)

Falta de afecto

No necesariamente falta de recursos materiales o de instrucción académica.

#### Psicopatías en el ámbito vial

Dado que el ámbito viario está más que ningún otro altamente regulado, la infracción o trasgresión no reviste siempre el mismo grado de violencia. Aparcar en un área destinada para inválidos, o incluso violentar a algún conductor con una maniobra de adelantamiento poniendo en peligro la seguridad dista mucho de la acción en la que por acción se atropella a una persona y el conductor sale huyendo, sin prestar el debido socorro e incluso deniega el acto transcurrido un tiempo en el que podría haber recapacitado. Por ello en el ámbito vial hay también que apuntar conductas claramente psicopáticas que en buena ley habrán de ser sancionadas con la dureza con la que se sancionan en otros ámbitos sociales y personales. Hechos protagonizados por figuras con resonancia pública han puesto tristemente de actualidad estas conductas. Y si bien parece existir una distancia entre el acto deliberado de agredir a una persona y la acción de conducir un vehículo (aun cuando no se cumplan las normas requeridas para ello) el prestar el auxilio a una persona herida tras impactar con el propio vehículo es una agresión máxima no por acción sino por omisión. El debate está en la calle, y las sociedades civiles de afectados por accidentes de tráfico

demandan una revisión de las leyes que hasta ahora han dejado impune a los autores de delitos que pueden ser considerados plenamente penales.

### ***Vías de intervención***

Amén de las iniciativas que se adoptan desde la educación y desde las primeras etapas del desarrollo es difícil persuadirse de que sólo desde la información a la que los medios de comunicación nos tienen habituados, se frenen los costes ingentes que conllevan los actos violentos. El desarrollo de la persona, siempre complejo, contempla un buen número de aspectos que no sólo se manifiestan en el ámbito viario. Se dice que se conduce como se vive. El proyecto de desarrollo de la humanidad requiere el abordaje en profundidad de muchos “sin sentidos”, “destrozos” y “desprecios” compartidos. Son cada vez más numerosas las voces que se alzan en defensa del planeta tierra. ¿Seremos capaces ciudadanos y gobiernos del desarrollo de proyectos de crecimiento que no conlleven la destrucción de la tierra, la contaminación de los lagos y los ríos, el respeto por la vida allá donde se manifieste?. Este siglo –según algunos foros- es el siglo de las humanidades, esperemos que así sea.