



3-20825
UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO

PLANTEL TLALPAN
ESCUELA DE PSICOLOGIA
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA UNAM

lej

“DIFERENTES TIPOS DE AGRESION EN
CONDUCTORES DE CAMIONES Y
TROLEBUSES DEL DISTRITO FEDERAL”.

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN PSICOLOGIA
P R E S E N T A :
ANTONIO BECERRA HERNANDEZ

CONDUCTOR DE TESIS:
DR. HECTOR A. ORTEGA SOTO

MEXICO, D. F.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1991



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

Pág.

INTRODUCCION

CAPITULO I. EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO	1
1.1. Generalidades	1
1.2. El transporte urbano en la ciudad de México	3
Antecedentes	3
El México Postrevolucionario	4
Evolución de los medios de autotransporte urbano capitalino	5
Origen de Autotransportes Urbanos de Pasajeros R-100	11
CAPITULO II. AGRESION	13
2.1. Concepto de agresión	13
Consideraciones preliminares	13
¿Es posible definir la agresión?	14
2.2. La agresión desde el punto de vista psicológico	16
2.3. Teorías de la agresión	24
Enfoque psicoanalítico	24
Enfoque etológico	30
Enfoque del aprendizaje social	33
Enfoque de la teoría de frustración-agresión	36
CAPITULO III. ENFOQUE PSICOLOGICO DE LA AGRESION DE ARNOLD H. BUSS	40
3.1. Definición de la agresión	40
Factores coadyuvantes de la agresión	40
3.2. Tipos de agresión	41
Agresión física y agresión verbal	41
Agresión directa y agresión indirecta	42

	Pág.
Agresión activa y agresión pasiva	42
3.3. Antecedentes de la agresión	43
3.4. Agresión, cólera y hostilidad	44
- Agresión	44
- Cólera	45
- Hostilidad	47
3.5. Enfoque del comportamiento en la agresividad	48
Antecedentes de la agresión	49
Historia coadyuvante	49
Facilitación social	50
Temperamento, Impulso, Intensidad de reacción, Nivel de actividad e Independencia	50
3.6. El Inventario Buss-Durkee	51
Análisis de reactivos	54
Análisis factorial	56
Descripción de las escalas. Agresión Física, Agresión Indirecta, Irritabilidad, Negati- vismo, Resentimiento, Sospecha, Agresión Verbal y Culpa	58
Definición de las escalas	66
Estabilidad	69
Normalización	70
3.7. Investigaciones en México	74
 CAPITULO IV. TRANSPORTE Y AGRESION	 82
4.1. Investigaciones extranjeras	82
4.2. Investigaciones en México	93
La realidad del chofer	94
Un día en un autobús de la ciudad de México	96
Actitud hacia los operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal	98

	Pág.
Un estudio de medicina del trabajo en la empresa R-100	103
CAPITULO V. METODOLOGIA	106
5.1. Problema	106
5.2. Objetivo general	106
5.3. Objetivos específicos	106
5.4. Hipótesis	107
5.5. Variables	108
Variables Independientes	108
Variables Controladas	108
Variables Dependientes	108
5.6. Definiciones conceptuales y operacionales de variables	109
5.7. Definición de la población	114
5.8. Definición de la muestra	115
Tipo de muestra	115
Tamaño de la muestra	116
5.9. Instrumento	117
Administración y calificación	118
5.10. Diseño de la investigación	118
5.11. Ambiente de investigación	118
5.12. Procedimiento	119
5.13. Estrategia de análisis estadístico	120
CAPITULO VI. RESULTADOS	122
CAPITULO VII. DISCUSION Y CONCLUSIONES	131
7.1. Discusión	131
7.2. Conclusiones	138
APENDICE	
BIBLIOGRAFIA	

I N T R O D U C C I O N

El transporte en la ciudad de México ha evolucionado de manera importante.

Acerca del transporte urbano Cadena (1981) nos dice que "consiste en los medios de locomoción creados por el hombre, para trasladarse de un origen hacia un destino, con una ruta establecida y en una zona en donde se lleva a cabo el proceso de cambio heterogénico, con espacio y tiempo relativos".

Por otro lado, es necesario hacer notar que para el concepto de agresión no existe sólo una definición, ya que éste ha sido abordado desde muchas disciplinas y cada una de ellas lo ha definido desde su propio marco teórico de referencia.

Lo anterior, ha originado la abundancia de generalizaciones demasiado simplificadas, algunas de las cuales serán abordadas en este estudio.

No obstante, el origen de la presente investigación es la preocupación generada por el poco interés que se muestra hacia los prestadores de servicios públicos y específicamente hacia los conductores de autobuses urbanos y de trolebuses del Distrito Federal, quienes se topan a diario con grandes embotellamientos, con problemas de contaminación ambiental, como el esmog y el ruido, entre otros; además de tener que prestarles un servicio a cientos de usuarios por ocho horas o más diariamente, en condiciones de trabajo poco favorables para su integridad física y psicológica, y recibiendo de los mismos, a menudo, insultos y rechazos.

Así entonces, el propósito de esta tesis fue el de explorar si la agresión que manifiestan los conductores de camiones y los conductores de trolebuses es similar, determinando el patrón de agresión que presentan de acuerdo al Inventario de Buss y Durkee.

Dicho inventario fue aplicado a una muestra de 50 conductores de R-100 y a 50 conductores de trolebuses.

Este documento incluye un capítulo dedicado al sistema de transporte urbano, donde se revisan algunas generalidades y la evolución de los mismos en la ciudad de México.

En el capítulo 2, se aborda el concepto de agresión, su definición, así como los diferentes enfoques psicológicos que se han teorizado con respecto a la agresión.

El enfoque psicológico que de la agresión proporciona Buss es revisado en el capítulo 3, así como el inventario que en colaboración con Durkee, diseñó para la medición de la variable en cuestión, considerándose las investigaciones realizadas en nuestro país con dicho instrumento.

El capítulo 4 a su vez, es la articulación de las dos principales variables que definen el estudio, transporte y agresión; ambas delimitan el enfoque de los estudios extranjeros y nacionales que ahí son revisados.

Por su parte, el capítulo 5 contiene la metodología de la presente investigación, se contemplan el problema, los objetivos general y específicos, hipótesis, variables, definiciones de éstas, de la población y de la muestra, el instrumento, la administración y calificación del mismo, así como el ambiente de investigación y el procedimiento.

En el capítulo 6 son reportados los resultados obtenidos mediante el análisis estadístico realizado.

Por último, el capítulo 7 incluye la discusión y las conclusiones a las cuales se llegaron en este estudio.

CAPITULO I

EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO

1.1. GENERALIDADES

El enunciado "sistema de transporte urbano", nuestra premisa principal, está compuesto por tres palabras que será necesario definir por separado para después unir las y finalmente, dar un concepto global acerca de lo que vamos a entender por éste.

La palabra sistema tiene como raíces etimológicas los vocablos griegos *syn* que significa CON, e *istemi*, que significa COLOCO (Larousse, 1987), de donde se puede definir sistema como la combinación de partes reunidas para obtener un resultado o formar un conjunto. Esta definición es la que resulta más útil para este trabajo.

Acerca del término transporte se puede decir que deriva de los vocablos latinos: *Trans* que se traduce como más allá, al otro lado y *Porto* que quiere decir llevar, traer; por lo tanto, etimológicamente la palabra transporte significa traer o llevar algo de más allá o al otro lado de (Cadena, 1981).

Hasta aquí, los términos sistema y transporte pueden ya unirse y decirnos algo acerca de nuestra premisa principal, pero dicha aportación no es lo suficientemente clara para los fines que aquí nos proponemos. Por tanto, resulta recomendable recurrir a la definición que de ambos términos hace Cadena (1981) quien establece que sistema de transporte "es el conjunto de medios de locomoción, naturales o creados por el hombre, con el objeto de trasladarse o trasladar seres irracionales u objetos materiales de un lugar a otro; con un origen, ruta y destino establecidos, para tener una mayor movilidad en un tiempo y espacio determinados".

El término urbanización puede tomarse en dos sentidos: uno dinámico y otro estático. El primero se refiere al proceso por

el cual una determinada área y su población se tornan urbanos, como el estado mismo en un momento dado. El aspecto estático está en función de los criterios que se emplean para caracterizar a lo urbano (Germani, 1966). Así, es posible observar que no existe una definición universal de urbanización y que el criterio para decidir si una zona es urbana o no es, en última instancia, relativo, ya que dependerá de los factores culturales, económicos y políticos (Cadena, 1981).

En diferentes aspectos la sociología ha profundizado más en este sentido; Redfield y Singer (Citado en Cadena, 1981) han intentado definir, por un lado las sociedades "folk" y, por el otro, dos tipos de ciudades: la ciudad promotora del cambio ontogénico y la ciudad promotora del cambio heterogénico. La primera de ellas no niega ni destruye la antigua cultura "folk", sino que la desarrolla dentro de los mismos valores. Y la segunda, es creadora de una nueva forma cultural que niega la cultura "folk" sustituyéndola por valores de racionalidad y por el predominio de lo técnico y lo científico. Estos autores mencionan las características que usualmente se emplean para definir a las sociedades en proceso de cambio. Estas características obedecen a un proceso de urbanización que puede ser primario y secundario. La urbanización primaria representa una sublimación y una articulación culta de las tradiciones, en donde la cultura urbana se alimenta de la rural. En contraste, en la urbanización secundaria se presenta el surgimiento de nuevos valores y de una estructura social que modifica relativamente a la cultura rural; esto es, precisamente, el proceso de secularización, aspecto fundamental del advenimiento de la sociedad moderna-industrial.

Otra aportación relevante es la de Wirth (Citado en Cadena, 1981). Para él, la ciudad se distingue de la comunidad rural por su gran tamaño, por su heterogeneidad y por su densidad poblacional, agregándose a esto que el desarrollo de la misma lleva un orden de secularización. En este sentido, las características indicadas por Wirth y los análisis de Redfield y Singe.

concuerdan entre sí y con la afirmación de Germani (1966) que propone que una ciudad es una sociedad secularizada por excelencia. Así, urbanización se convierte en sinónimo de modernización y secularización.

En síntesis, el sistema de transporte urbano consiste en los medios de locomoción creados por el hombre, para trasladarse de un origen hacia un destino, con una ruta establecida y en una zona en donde se lleva a cabo el proceso de cambio heterogénico, con características de urbanización secundaria y en un espacio y tiempo relativos (Cadena, 1981).

1.2. EL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO

ANTECEDENTES

Los datos de lo que fue la ciudad de Tenochtitlán son, hasta cierto punto, incompletos; en esa época, una gran parte de la zona urbana estaba ocupada por terrenos de cultivo, llamadas chinampas. En el valle de la ciudad, los pantanos de los lagos habían sido transformados en una serie de terraplenes o de fajas de tierras planas separadas por canales navegables en piraguas (Betillón y Rivière D' Arc, 1975). Estos canales se distinguían de los focos de irrigación porque se prolongaban a diferentes puntos de la ciudad. Resulta lógico pensar que en esta época la transportación se efectuaba predominantemente en canoas, además de la utilización del hombre mismo como medio de transporte natural.

Al principio de la ocupación colonial cuando los españoles empezaron a construir la ciudad de México, aunque conservaron los canales de transporte cortaron las calles rectas de tal forma que los mercados se comunicaban a los canales de agua. Esta serie de cambios y transformaciones dió lugar a la introducción del caballo, la mula y el buey como medios que transporte de la remodelada ciudad.

La carroza de correas, la carroza tipo fiacre, la tipo berlina, etc. llegan a México durante el arribo de Maximiliano de Austria; poco después se introduce el ferrocarril y, ya en la época de Porfirio Díaz, el desarrollo de la economía nacional es lo suficientemente complejo como para extender el servicio férreo a otras ciudades del país, inclusive, a diversos puntos de la frontera americana. Con ésta base se crean en el espacio urbano de la capital los trenes, primero de mulas y luego eléctricos. Estos trenes daban servicio hacia los puntos principales del occidente del Valle de México: Tacuba, Tacubaya y San Angel (Betallón y Riviére D' Arc, 1975).

EL MEXICO POSTREVOLUCIONARIO

La historia del autotransporte no se limita al desarrollo de los servicios, sino que se inscribe en la historia social y política del país (Sría. de Comunicaciones y Transportes, 1983).

La llegada del siglo XX marca en la vida de México el inicio de una etapa de reformas en regímenes y costumbres (López-Cárdenas, Rangel Martínez y De la Sierra Cuspinera, 1982); la situación nacional se hizo cada vez más compleja y el clima de inseguridad que se vivió preocupó a los poderosos. Además, se vislumbró la posibilidad de un cambio en los sistemas político, económico y social existentes.

El paso del hombre-camión a la moderna organización empresarial coincide, en el tiempo y en la esencia, con la reformulación de la sociedad mexicana (Sría. de Comunicaciones y Transportes, 1983) a partir del movimiento armado de 1910.

De esta fecha en adelante, el país sufrió una serie de cambios ideológicos y enfrentamientos que afectaron la infraestructura desarrollada durante el porfiriato (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982).

A fines de la primera década de este siglo, el servicio público de transporte colectivo de pasajeros en el D. F., estaba a cargo de los tranvías (Sría de Comunicaciones y Transportes, 1983); la red de transporte eléctrico constaba de 254 kilómetros de vía y operaba con 333 carros. El tranvía fue de vital importancia en el desarrollo de la metrópoli, impulsó el crecimiento urbano y favoreció la expansión de la vida económica y social.

Además del tren eléctrico, el Distrito Federal disponía de coches de tracción animal, entre los que predominaba el servicio de carretelas, con servicio de primera, segunda y tercera clases, con cuotas por hora de \$1.00, \$0.75, \$0.50 respectivamente.

EVOLUCION DE LOS MEDIOS DE AUTOTRANSPORTE URBANO CAPITALINOS.

En lo que se refiere a la organización del gremio camionero el antecedente más remoto lo encontramos en la fundación del Sindicato de Choferes del Distrito Federal, el cual se creó con 120 trabajadores de la Compañía Autos Taxímetros, S. A. en el año de 1913 (Sría. de Comunicaciones y Transportes, 1983).

En el año de 1917, y a raíz de una huelga de tranviarios, nace el autobús como medio de transporte en la ciudad de México (Alceda, 1973). En dicha huelga hubo un despido masivo de los operadores de los tranvías. Ante la amplia demanda de transporte relativamente rápido, se ideó la manera de resolver la situación con otros medios de locomoción. Así, se acondicionó un camión Ford T de pedales de la siguiente forma: como carrocería se utilizó un cajón grande de madera, en el interior de éste había cupo para cuatro pasajeros por lado, es decir, ocho y dos al frente; todos ellos sentados en bancos de madera. Este fue el primer autobús que circuló por la ciudad de México. En corto tiempo proliferaron este tipo de unidades.

Las rutas eran improvisadas y todas las unidades llegaban a la Plaza de Armas; no había un itinerario fijo; los vehículos se

dirigían hacia donde hubiera un mayor número de futuros pasajeros. La unidad se encerraba en la casa del permisionario y la familia de éste lo arreglaba para que pudiera dar servicio; en esta época el conductor era el dueño, esto es, el chofer era el mismo permisionario. Al ir creciendo el número de unidades, se creó el Centro Social de Choferes, se reglamentaron las rutas, se establecieron horarios, etc. Esta situación dió origen a que los permisionarios se unieran y formaran un monopolio (Alceda, 1973).

En el año de 1923 surge la Alianza de Camioneros de México, A. C., a la cual se integran todas las sociedades de permisionarios que prestaban servicio urbano en el Distrito Federal; más tarde se adhirieron las líneas foráneas y los grupos de transportistas organizados de las ciudades más importantes de la República (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982). Después, el 19 de noviembre de 1930 se creó la Confederación Nacional de Transportes de la Ciudad de México (Srfa. de Comunicaciones y Transportes, 1983).

En el mes de agosto de 1931 fue publicado en el periódico de la Alianza, el "Heraldo Camionero", el Proyecto de Reglamento Interior de Trabajo Tipo Standar, para las líneas de camiones afiliadas a la Alianza de Camioneros de México. Este proyecto de reglamento tuvo por objeto determinar los derechos y las obligaciones de las líneas con relación a sus trabajadores y empleados, así como los derechos y obligaciones de éstos con ella (Srfa. de Comunicaciones y Transportes, 1983).

El Departamento de Turismo de la Alianza de Camioneros de México se inauguró en marzo de 1932, con la finalidad de organizar viajes para la metrópoli, ciudades y poblaciones circunvecinas en forma de servicio regular para todas las rutas foráneas que pudiera convenir (Srfa. de Comunicaciones y Transportes, 1983).

Del 17 al 19 de agosto de 1936, se verificó en la ciudad de México la Primera Gran Convención Nacional de Autotransportes;

participaron 160 organizaciones con más de 1200 delegaciones de todo el país. Esta convención tuvo como objetivos estudiar los problemas del autotransporte en México, sentar las bases para su desarrollo, mantener la industria en manos mexicanas y operada por mexicanos y conservar la pequeña propiedad industrial (Sría. de Comunicaciones y Transportes, 1983).

Tres años más tarde, en 1939, el gobierno capitalino estableció que los permisos para explotar el servicio de autotransporte se otorgarían solamente a sociedades cooperativas o a personas físicas; estas últimas podían obtener sólo un permiso cada una, en lugar de tres como venía sucediendo; y, tan pronto como en la ruta hubiera cierto número de personas, incluyendo a los trabajadores, debería constituirse en cooperativa la cual obtendría la titularidad. Asimismo, las personas que solicitaran una concesión deberían ser mexicanas por nacimiento y pertenecer a la clase trabajadora. El plazo de vigencia de los permisos se redujo de 20 a 5 años (Sría. de Comunicaciones y Transportes, 1983).

Por el lado de los transportes eléctricos, en el año de 1941, se reunió una comisión mixta compuesta por funcionarios del Departamento Central, la Sría del Trabajo y la Alianza de Tranviarios para analizar algunos problemas existentes, como el de la ampliación y modificación que se hacía necesaria para ofrecer un buen servicio, las concesiones y la posibilidad de cancelarlas por medio del derecho de reversión, así como la organización estatal y la creación de una empresa de servicio público descentralizado (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra Cuspinera, 1982).

En caso de que se anularan tales concesiones por el derecho de reversión, el Estado pasaría a ser propietario del 60% de los bienes de la empresa. También, se reconoció la necesidad de crear la empresa descentralizada requerida, con personalidad y patrimonios propios, siendo la inversión inicial de 11 millones

de pesos (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982).

La población de nuestra ciudad aumentaba rápidamente y con ello la necesidad del transporte urbano. Los servicios tranviarios eran parte de esa necesidad y, a pesar de su estado deplorable, el 14 de julio de 1943, el gobierno subsidió a la Compañía de Tranvías con el fin de conservar y mejorar el sistema de vías y equipo de la mencionada empresa (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982).

En 1945 se reinician los disturbios en la Compañía de Tranvías de México que no dan fin sino hasta el 4 de enero de 1955, cuando el Departamento del Distrito Federal (DDF) toma posesión de la empresa (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982).

Durante la administración del Presidente Adolfo Ruiz Cortines, en el bienio 1955-1956 se adquirieron trolebuses marca Marmon Herrington que sustituyeron a los tranvías de diseño antiguo. Fue ésta la época de oro de los tranvías y de los trolebuses (López-Cárdenas, Rangel Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982). Así entonces, si comparamos el éxito que tuvieron tanto los transportes eléctricos (tranvías y trolebuses) con el de los camiones, en cuanto a evolución y cantidad de marcas ingresadas al país, nos daríamos cuenta que estos últimos ocupan el primer lugar.

Los primeros camiones que aparecieron en 1926, tenían cupo para 8 ó 10 pasajeros sentados. Poco a poco fue aumentando la capacidad de transporte de estos coches y, para el período de 1942 a 1955, el número de usuarios que transportaban eran de 26 a 32. Esto obedeció a la llegada a México de unos camiones Ford de velocidades con carrocería especial, medio muelle en el chasis y otro igual en el calabazo. Más adelante, hicieron su aparición los "International", los "Diamond T", los "Ward Lafrance", los "Reo" los "Federal" y otros muchos; posteriormente los "verdes",

después "las vitrinas" o "panorámicas" y, finalmente los "delfines", estos tenían capacidad para 42 pasajeros sentados y 40 de pie (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982).

Originalmente, para hacer sus recorridos los transportistas se formaban diariamente en el Zócalo, en donde reconocían su rutas y sus respectivas terminales y salían ya sea para Jamaica, Tacuba, Azcapotzalco o Xochimilco.

Posteriormente, el 28 de septiembre de 1959, se logró un paso de suma importancia en el servicio de transporte al publicarse la ley que anuncia la creación de la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal. Esta institución pública, de capital privado y patrimonio propio, agrupó a todos los dueños de autobuses al servicio del público, quedando bajo el control del Departamento del Distrito Federal. La Unión fue la única institución que a partir de 1959, representó a los permisarios ante el gobierno y viceversa. Este constituyó el primer paso dado para la estatización del transporte ya que se comenzó a establecer control sobre los camiones y el reglamento de los sistemas de pago (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982).

Las rutas de los concesionarios del servicio de transporte urbanos se convirtieron en soporte fundamental del desarrollo económico y social de la ciudad, puesto que atendían a la mayoría de los viajes que se generaban (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982).

Con la importancia que toman los camiones de transporte urbano y el gran apoyo que el gobierno proporciona a los tranvías y trolebuses para su mejoramiento, el autotransporte del Distrito Federal pasa a ser una parte vital en la estructura económica y social capitalina.

Sin embargo, nuestro país crece, más aún su capital, la ciudad de México y con ello aumenta todo tipo de necesidades, en tre ellas, las de transporte colectivo. Se toma entonces, la medida de crear otros medios (Betaillón y Rivière D' Arc, 1975) tocándole el turno al Taxi que intenta compensar la insuficiencia de los transportes de mayor capacidad de pasajeros. Este nuevo servicio presenta una serie de anomalías se empieza a dar un regateo sobre el precio y numerosos taxis individuales comienzan a desempeñar la función de taxis "colectivos" o "peseros".

Ante la insuficiencia de estos transportes en la Ciudad de México, en 1967 se crea el "metro" como sistema de transporte colectivo y se construye parte de la línea que va de Tacuba a Taxqueña (Cadena, 1981).

A partir de 1976 se pone en práctica el sistema de planeación integral del Gobierno de la República (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra Cuspinera, 1982) y se desarrollan planes sectoriales, regionales y nacionales que bajo objetivos y metas previamente definidos, orientaron la acción del sector pú blico. Bajo esta tónica se crea el Plan Global de Desarrollo, el Plan de Desarrollo del Distrito Federal y el Plan Rector de Vialidad y Transporte, para dar cauce a las estrategias, que para solventar la carencia de servicio, había de poner en práctica el Gobierno de la República. En este marco se desarrollan el Plan Maestro del Metro, el Plan de Vialidad y el Sistema de Transporte de Superficie, constituido este último fundamentalmente por el de autobuses, el de trolebuses y el de automóviles de alquiler.

Para entonces circulaban en nuestra capital más de 2 millones de vehículos incluyendo los que provenían de los municipios conurbados, se efectuaban ya 20 millones de viajes diarios; más de la mitad a bordo de los autobuses (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra Cuspinera, 1982).

ORIGEN DE AUTOTRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS R-100

Con el fin de que se tuviera a la vista una eficaz solución al añejo problema de la transportación urbana (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982) apoyándolo con una serie de servicios alimentadores y en coordinación con los demás sistemas de transporte que se implementaron simultáneamente, el gobierno ciudadano entabló conversaciones con la Alianza de Camioneros, A. C., para que el Plan Rector de Vialidad y Transporte se ejecutara en coordinación con los concesionarios de este servicio. Las discrepancias de opinión y los enfoques distintos sobre aspectos de estructuras de rucas, de criterios de explotación, de implantación de nuevas estructuras tarifarias que como consecuencia de las mejoras de servicio tuvieran que ponerse en práctica, fueron dificultando la acción de la autoridad en los objetivos y metas del Plan.

Habiéndose llevado a cabo todas las negociaciones factibles para que el Plan Rector de Vialidad y Transporte se ejecutara como había sido diseñado y no existiendo alternativa (López-Cárdenas, Rangel Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982), se llegó a la decisión de las máximas autoridades de revocar las concesiones a los particulares, de manera que el gobierno de la ciudad tomara responsabilidad de la prestación del servicio de transporte por autobuses. Fue de esta manera como se llegó a la decisión que dió origen a Autotransportes Urbanos de Pasajeros de R-100 el 25 de septiembre de 1981.

El organismo público creado con personalidad jurídica y patrimonio propios se integró con los bienes de los expermisionarios y aportaciones del gobierno de la ciudad (López-Cárdenas, Rangel-Martínez y De la Sierra-Cuspinera, 1982). Recibió 6,300 vehículos de los cuales sólo 3,500 estaban en operación. Del total de la flota, no menos de 1,300 podrían considerarse chatarra y un buen porcentaje se encontraba en condiciones de reparación mayor o a punto de descomponerse para quedar en la misma situación.

En la actualidad, R-100 cuenta aproximadamente con 8,000 unidades que cubren un promedio de 220 rutas distribuidas en todo el Distrito Federal y parte del Estado de México (Guía de Rutas de Autotransportes Urbanos R-100, 1988).

Por su parte, el servicio de Transportes Eléctricos del D. D.F. posee un promedio de 450 trolebuses que recorren algunas zonas del Distrito Federal a través de las 26 rutas con las que cuenta (Guía de Rutas de Transportes Eléctricos del DDF, 1987). Los tranvías están siendo sustituidos poco a poco por el sistema de "tren ligero" que a la fecha corre ya de Taxqueña a Xochimilco, y muy pronto lo hará de la estación Zaragoza a los Reyes, Estado de México.

CAPITULO II

AGRESION

2.1. CONCEPTO DE AGRESION. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

El estudio de la agresión comienza invariablemente donde debería terminar (Johnson, 1976); es decir, con la especulación acerca de "la verdadera naturaleza" del hombre. Tal especulación es tan antigua como el hombre mismo, y lo que ha ocurrido más frecuentemente es que los filósofos y los teólogos hagan hincapié en la depravación y la capacidad para el mal, innatas del hombre. Muchas grandes religiones están basadas en la suposición del pecado original, la maldad inherente y la incapacidad del hombre para existir sin una fuerza benévola que lo guíe para su salvación. Estos puntos de vista pueden ser el resultado de la eterna preocupación de la civilización por el poder y la conquista, ya sea en forma de guerras entre las tribus, de guerras santas o de guerras frías. A través de la historia muchas grandes sociedades han intentado exterminar segmentos completos de la humanidad y de involucrar en el combate a la mayor proporción del mundo, que sea tecnológicamente factible. Esta tendencia ominosa ha continuado en el siglo XX, y a medida que las sociedades han llegado a ser más "civilizadas" también se han vuelto más destructivas.

Pero no somos los primeros en preocuparnos de nuestro futuro: está escrito en la historia que aún los antiguos egipcios se vieron inquietados por el delito en las calles (Johnson, 1976). Dado que la tradición de violencia y agitación del hombre es muy antigua, muchos autores la han utilizado para explicar nuestra conducta. Los científicos, por otro lado, se inclinan a pensar que esta historia es más bien una descripción del problema más que una explicación. Por medio de la comprensión de la dinámica de la conducta individual, podemos lograr alguna comprensión acerca de la violencia institucional y social, pero lo opuesto

no es necesariamente cierto. La dificultad para estudiar formas de violencia tales como guerra, racismo o desigualdades en la justicia ante el delito, radica en que las complejas consideraciones históricas, políticas y económicas pueden ser más sobresalientes que la motivación individual.

Por otro lado, desde el punto de vista científico, el concepto de agresión, puede enfocarse desde disciplinas tales como la psicología, la sociología, la criminología, etc. Una de las dificultades que resulta de tantas teorías sobre la agresión consiste en que sus autores tienden a concentrarse en su propia disciplina e ignoran las contribuciones de las disciplinas colindantes. No es sorprendente que el resultado sea la abundancia de generalizaciones demasiado simplificadas y razant 3, de las que son ejemplos las siguientes: a). la agresión es un instinto universal; b). la agresión es un proceso motivacional fundamental único; c). la agresión tiene un solo antecedente o causa, tal como el dolor o la frustración; d). toda agresión es mala; e). el exterminio de miembros de la misma especie siempre implica agresión mientras que el exterminio entre especies distintas no la implica; f). por mucho, los humanos son los más agresivos de todos los animales; g). el estudio de la agresión en los animales contribuye poco a la comprensión de la agresión humana. La naturaleza del problema exige un enfoque interdisciplinario, tanto en la teoría como en la investigación. Existen limitaciones inherentes al considerar la agresión como un concepto estrecho y unitario, y estas limitaciones se manifiestan rápidamente al intentar definir el término agresión.

¿ES POSIBLE DEFINIR LA AGRESION?

Aunque es conveniente considerar a la agresión como un proceso conductual (Johnson, 1976); sigue siendo difícil analizarla y aislarla de otras formas de conducta motivada. Como otros tantos términos psicológicos, constituye un concepto colorido con muchos significados y a causa de esto tiene un uso casi indiscriminado

en el lenguaje común. Se puede aplicar el término agresión a una respuesta específica como matar. Se le puede utilizar para referirse a un sinnúmero de estados emocionales y de actitudes tales como la ira y el odio. Se le puede considerar como un rasgo de la personalidad, un hábito aprendido, un reflejo estereotipado o un proceso biológico fundamental. Se puede referir a la motivación o a la intención, sin hacer referencia a las consecuencias, o a las consecuencias mismas (por ejem., lesión) sin tomar en cuenta la motivación. Además de todas estas, existe la definición usual del diccionario que se orienta principalmente a la justificación moral o la legitimación de un acto.

Si la conducta agresiva se define en términos que impliquen ira y emoción, debe señalarse que muchos individuos se ponen extremadamente iracundos sin jamás atacar o hacer daño físico a nadie. Por el contrario, algunas personas son capaces de cometer crueldades espantosas sin ninguna implicación emocional. Si se define la conducta agresiva en términos de ciertos actos, tales como matar o causar una lesión física, tal definición no será satisfactoria a menos que se conozcan las intenciones de la persona que ataca y como perciben la conducta otros semejantes.

Entonces, el término agresión tiene tantos significados y connotaciones que, en realidad, ha perdido su significado (Johnson, 1976). Afortunadamente éste no es un problema serio, ya que la tarea no consiste realmente en elaborar alguna definición concisa de la agresión sino en entender la dinámica de la conducta agresiva. El hecho de que el término sea tan difícil de definir no se debe seguramente a una falta de inteligencia o a insuficiencia de nuestro lenguaje, sino simplemente a que no es un concepto simple y unitario y por lo tanto, no puede ser definido como tal. No hay un tipo particular de conducta que se pueda considerar "agresiva", ni tampoco hay un proceso particular que represente la "agresión". Tal vez esto sea lo más importante que se puede decir acerca de la definición de agresión, porque sugiere que la agresión debe de ser entendida y analizada en muchos niveles.

LA AGRESION DESDE EL PUNTO DE VISTA PSICOLOGICO

Uno de los primeros que se ocuparon por definir y estudiar lo que es la agresión en el hombre fue Freud (1920) quien postuló que es un derivado del "impulso de muerte" llamándolo "thanatos" como la personificación griega de muerte.

Así, para Freud (1920) el impulso es la conexión que podemos encontrar entre el cuerpo y la mente, el origen de este se halla en el estado químico-físico del organismo y lo más importante es que prácticamente todos los trastornos mentales esconden tendencias destructivas, una gran mayoría de las enfermedades emocionales son causadas por cierto impedimento de la expresión de la agresión hacia el exterior que, entonces, se vuelve hacia el interior provocando autodestrucción.

Muchos psicoanalistas estuvieron de acuerdo con esta posición; por ejemplo Spitz (1974) considera que la agresión sirve para acercar, para asir, para sostener, para dominar o para destruir el objeto y, por extensión, las cosas; citando a Freud dice que se expresa o se realiza "mediante la instrumentalidad de un órgano especial, el cual parece ser el aparato muscular".

Sin embargo, otros psicoanalistas critican la hipótesis de Freud, como Fenichel (1984), quien piensa que los actos instintivos no pueden aplicarse a un impulso de "muerte".

Karen Horney (1945) trata de simplificar el porque de la agresión diciendo que hay tres maneras fundamentales de relacionarnos con los demás: acercándonos a ellos, apartándonos o volviéndonos contra ellos, esta última tendencia se expresa más abiertamente en la conducta agresiva y hostil y es la forma en que una persona puede enfrentarse a la ansiedad fundamental.

Por otra parte, los etólogos Lorenz (1963) y Ardrey (1966) extrapolaron los resultados de sus estudios con animales al hom-

bre, dicen que la agresión es un instinto heredado, una excitación interna que busca su liberación; esta descarga puede ser una agresión directa, por observación de violencia, destrucción de objetos inanimados, participación de deportes competitivos o por alcanzar posiciones de dominancia; así, la liberación del instinto es independiente del estímulo externo.

Eibl-Eibesfeldt (1970) en una opinión bastante acorde a la anterior, señala que toda conducta destructiva no es más que un instinto innato, filogenéticamente programado y que busca el momento para manifestarse.

Tinbergen (1951) por su parte reconoce la instigación agresiva como innata, sin embargo, dice que hay una interacción, ya que aparte de la herencia también influyen las situaciones ambientales y el aprendizaje.

Ashley Montagu (1968) opina de manera contraria: dice que los impulsos básicos del hombre y los animales son positivos con tendencia a la cooperación y a la afiliación.

El aprendizaje y el medio ambiente parecen tener también una influencia importante en la agresión (Hernández, 1980). Los siguientes autores toman esto como premisa. Buss dice que la agresión es "una reacción que comunica estímulos nocivos a otro organismo" y, como cualquier otro tipo de comportamiento, es aprendido teniendo como base la búsqueda de la mayor ventaja para uno. El mismo, en 1971, dice que los ataques lesionantes no pueden ser considerados agresivos si ocurren en el contexto de un papel aceptado socialmente. Para Bandura, la agresión es aprendida no sólo a través de castigos y recompensas sino también por la observación de modelos agresivos y la define como una conducta que produce daño a otros, destrucción de sus propiedades. El daño puede ser psicológico (en la forma de devaluación o degradación) o físico; por otra parte, la conducta destructiva tiene que ser intencional para que se considere como agresión. Feshbach, al

igual que Bandura, considera que es importante observar si la conducta es intencional o no para poderla considerar agresiva.

Kaufman (1970) da mayor importancia al papel social y a los factores aprendidos, dejando una mínima parte a las variables genéticas y fisiológicas.

Goldstein (1978) dice que la agresión es una conducta uniforme; los factores que subyacen y determinan a un acto de agresión son los mismos que determinan, otros actos de la misma naturaleza; así, "la agresión es aprendida", pudiéndose afirmar que todos nacemos con la capacidad y el potencial para aprender a comportarnos violentamente.

Los autores citados arriba han elaborado sus aportaciones desde tres teorías: la psicoanalítica, la etológica y la del aprendizaje social que más adelante serán tratadas.

Por otro lado, existen otras aportaciones que no pueden ser ennumeradas dentro de estas teorías, pero que es necesario mencionarlas por su importancia para los fines de este estudio. Así, Warren (1973) define la agresión como un "aspecto de la voluntad de poder que implica el tratar a otros individuos como si fueran simplemente objetos que deben utilizarse para conseguir la meta". Byrne (1974) dice que la agresión se puede definir como "una conducta cualquiera que tiene como meta lastimar o hacer daño a otro ser humano".

Kaufman (1970) advierte que la palabra "agresión" es usada muy frecuentemente en un sentido descriptivo y para referirse a muchas conductas funcionalmente diferentes. Pretendiendo formular una definición precisa que abarque todo, generalmente se encuentran una multitud de problemas conceptuales.

Geen (1976) menciona que se ha tomado una palabra de uso diario, la cual se presta a confusión y carece de precisión cien

tífica ya que no se refiere a un fenómeno unitario, por esta razón los científicos se han visto obligados a reconocer diversas subclases de agresión como "física", "instrumental", etc.

Buss (1969) clasifica a la agresión por una parte en verbal y física, dependiendo del tipo de respuesta orgánica, y, por otro lado, la agresión puede ser también directa o indirecta y activa o pasiva. La agresión verbal la define "como una respuesta vocal que descarga estímulos nocivos sobre otro organismo" y, la agresión física "como un ataque contra un organismo perpetrado por una parte del cuerpo o empleo de armas". En la agresión directa es fácil la identificación del agresor; ya que éste ataca a la víctima directamente; en el caso de agresión indirecta el agresor no ataca a la persona en sí, esto puede ser cuando se difunden murmuraciones acerca de él o cuando se ataca alguna propiedad de la víctima. La agresión activa es aquella en la que el agresor descarga estímulos nocivos sobre la víctima, invitando a la revancha. Por último la agresión pasiva es la que impide a la víctima interponiéndole estímulos nocivos.

Buss (1969) reconoce a la "hostilidad" como otro término relacionado con la agresión, definiéndola como "una respuesta verbal implícita que entraña sentimientos negativos (mala voluntad) y evaluaciones negativas de las personas y las cosas".

Hernández (1980) cree que la hostilidad puede ser, aparte de una respuesta verbal, también una actitud.

Lindgren (1982) se refiere al término "hostilidad" como las actividades que traducen la conducta agresiva, mientras que el término "agresivo" se refiere a la conducta en sí.

Berkowitz (1969) habla de agresión impulsiva y agresión instrumental, mantiene que la primera es evocada por señales situacionales de una manera semejante a las respuestas condicionadas y la agresión instrumental está gobernada por recompensas anticipadas-

Lindgren (1982) también menciona a la agresión instrumental llamándola "agresión institucionalizada" que es el caso del castigo de los delincuentes y todo tipo de castigos legales. Es una forma de agresión socialmente justificada.

Feshbach (1964) propone la siguiente terminología:

a). Los términos hostilidad, impulso hostil e impulso agresivo, se usarán como equivalentes; la conducta hostil denota respuestas que están dirigidas principalmente a infligir daño a alguna persona u objeto.

b). La ira o cólera se refiere a respuestas afectivas mediante las cuales los aspectos expresivos están listos a ser manifestados. La intensidad de la ira está correlacionada usualmente con el vigor de la respuesta hostil y con el grado del daño que el agresor está motivado a infligir sobre el objeto.

Sin embargo, las expresiones de ira o pensamientos que pueden resultar como daño a alguna persona u objeto, no son necesariamente un intento hostil.

c). La agresión se refiere al nombramiento de los actos que producen daño en otros, donde el daño es instrumental para alcanzar metas no agresivas o es en sí misma la meta principal.

La ira hostil es una constelación de impulsos incitada por una variedad de eventos llamados ampliamente "frustración" los cuales incluyen: interferencia con acontecimientos de actividad instrumental, ataque verbal y físico y amenazas a la autostima. La reducción de la ira y del impulso agresivo pueden ser consumados a través de:

a). Daño a la fuente de la frustración o alguna forma de agresión desplazada.

b). Facilitación de interponer respuestas que son incompatibles con la ira y la hostilidad.

c). Modificación del estímulo incitante inicial a través de la eliminación o cambio en el significado de este.

Las dos últimas categorías representan métodos no agresivos de "reducir" el impulso agresivo.

Wolman (1975) reconoce cuatro tipos de hostilidad. Asegura que en cualquiera de los casos las acciones están encaminadas a la aniquilación del objeto.

- En el primer tipo no media ningún sentimiento de odio; menciona como ejemplo: "El hombre que come pollo, no odia al pollo, sin embargo lo destruye".

- El segundo tipo está motivado por la frustración y está combinado con el odio, así, se dirige a la destrucción de una amenaza o interferencia.

Estos dos primeros tipos de agresión trabajan para la auto-preservación.

Los siguientes dos tipos se encuentran relacionados con la falta de amor hacia el objeto, más que con el odio de éste:

- Es una falta de "ternura" por el mundo exterior, "el niño que jugando en el jardín destroza las flores, no tiene una intencionalidad directa, pero si poca consideración por la vida".

- El último, es el daño intencionado pero de manera desplazada; la energía no se dirige contra la causa real de la frustración; se transfiere de un objeto a otro.

Fromm (1977) clasifica la agresión en: "agresión benigna" y

"agresión maligna". La primera se presenta de manera defensiva y la otra como "destruictividad" o "crueldad", que es el ansia de poder o de destruir y es una propensión específicamente humana; a la "agresión benigna" se refiere también con el nombre de "agresión" simplemente.

Aquí es importante aclarar que el término "agresividad" se refiere más a una variable de personalidad. Así entonces, para Buss (1969) la agresividad es el "hábito de atacar" y está determinado por cuatro variables: 1.- la frecuencia; 2.- la intensidad con que se ha experimentado el ataque; 3.- la "facilidad social" y 4.- el temperamento.

Dollar y Miller (Hernández, 1980), autores de la "teoría de la frustración-agresión", inicialmente proponen que "la agresión es el resultado de una frustración".

Posteriormente, Miller (1941), en una corrección de la hipótesis, dice que la agresión es tan sólo una de las muchas respuestas que pueden darse a la frustración. Berkowitz, en 1965, postula que la emoción que nace de la frustración es la ira y puede no conducir a la agresión aunque si crea una disposición a cometer actos agresivos.

Hernández (1980) retoma parte de las propuestas planteadas anteriormente y dice que existe un impulso de agresión el cual puede ser motivado tanto por estímulos internos como externos, entre los cuales se encuentra la frustración, mientras que la manera de agredir estará influida por el aprendizaje. Aclara que la agresión no se aprende ya que ésto es un impulso, lo que se aprende es "como" agredir; la modalidad dependerá básicamente del factor de aprendizaje en el ambiente social. Según esto, se nos enseña a expresar diferentes formas de agresión, hostilidad, ira, ataque físico, etc.

De esta manera (Hernández, 1980), la agresión es una forma de defensa y, por lo tanto, debe presentarse un tipo de ataque o

estímulo específico para que esta aparezca. Esa será la reacción esperada en una persona "normal". La agresividad, o la forma sis temática de reaccionar con agresión, es un rasgo de la personalidad.

De la Fuente (1982), afirma que la civilización obliga a los hombres a frenar sus expresiones agresivas a través de su vida. Sólo los autoriza a expresarlas en situaciones especiales de defensa en forma simbólica o ritual, en las competencias deportivas y, más anónimamente, en las guerras y revoluciones. De ahí que los seres humanos encuentren necesario justificar sus agresiones. Por otra parte, agrega De la Fuente, la sociedad y la cultura son fuentes de displacer y frustraciones. En el grado en que no se satisfacen las necesidades básicas de los seres humanos, son generadoras de agresividad. Las sociedades y las culturas varían en cuanto a su poder para suscitar agresión y en cuanto a la efi cacia que ejercen de los controles de los individuos.

De la Fuente (1982) asegura también que, aunque las diferencias son importantes, no existen comunidades sin violencia.

Con respecto a los tipos de agresión que se presentan, tanto en la vida individual y social de los sujetos. De la Fuente sostiene lo siguiente: "...la agresividad se muestra a cada paso con múltiples rostros. Puede ser física o verbal, realista o simbólica, deliberada o impulsiva o puede ser defensiva o vengativa. Puede ser despertada por estímulos internos o ser evocada por situaciones externas. La agresividad puede ser desplazada o inhibida, puede vertirse al exterior o estar dirigida contra la propia persona. Puede ser instrumento en el logro de una meta racional, y a menudo irracional, o ser agresivo, constituye, a veces, un modo de ser estereotipado y un rasgo del carácter del individuo. Términos tales como cólera, hostilidad, odio, resentimiento, violencia, crueldad, sadismo, destructividad, etc.; se refieren a distintos niveles de organización o expresión de la agresividad" (De la Fuente, 1982).

2.3. TEORIAS DE LA AGRESION

Con todas las aportaciones expuestas arriba, puede decirse que no existe unificación de opiniones en cuanto al concepto de agresión. Por la misma razón, existen varias teorías sobre esta compleja conducta.

Hasta aquí el concepto de agresión ha sido revisado desde diferentes puntos de vista; lo que nos permite percatarnos acerca de la amplitud del mismo y del uso y abuso que se puede hacer de él si no se tiene delimitado cierto contexto para su aplicación.

A continuación, se revisan diferentes enfoques, derivados de teorías que intentan explicar, desde su punto de vista, el concepto de agresión. No es una revisión exhaustiva de los mismos, ya que lo anterior rebasaría los propósitos de la presente investigación; sin embargo, se pretende dar un marco de referencia general con respecto al concepto de agresión para, posteriormente, centrarlo en el enfoque de Arnold Buss (1969), el cual interesa revisar de manera particular por las razones que se citan en dicho apartado.

ENFOQUE PSICOANALITICO

Freud, en una primera parte de sus escritos, habla sobre los "impulsos de vida", con esto se refiere a las fuerzas que trabajan para el mantenimiento de la vida y la reproducción, incluye aquí las pulsiones sexuales y los impulsos o instintos como el hambre, la sed, el respirar, etc.

En 1915 en su obra "Los instintos y sus destinos" (traducida también bajo el título de "Las pulsiones y sus destinos") hace una diferenciación entre los impulsos de autoconservación o impulsos del yo y los impulsos sexuales.

En comparación con los impulsos de autoconservación, los sexuales son más flexibles ya que su gratificación puede ser su blimada, encaminada hacia nuevas direcciones, mantenerse en sus penso, cambiar de objeto fácilmente e incluso pervertirse o de-generarse.

Para Freud, toda actividad de los hombres está "dirigida a procurar placer y a evitar el dolor", ésto es llamado el "principio del placer" que es lo que rige al "ello".

De esta manera, los impulsos de autoconservación sexuales siguen este "principio del placer"; sin embargo, en muchas ocasiones es preciso posponer e incluso renunciar al placer. Esta capacidad, que pertenece al yo, de esperar el momento y el lugar adecuados para obtener el placer, así como de darse cuenta del "precio" que hay que pagar por él, es llamado "principio de realidad". Así, se dice que el yo modifica al impulso por la experiencia y la reflexión, en lugar de estar predeterminado, como los instintos en los animales.

Es importante aclarar que Freud empleo la palabra alemana "instinkt", que se refiere a una respuesta automática, es decir, una conducta innata que no recurre a la experiencia o al aprendizaje, aplicándola a la conducta animal (infrahumana); y usó la palabra "trieb" (fuerza moviente), para el caso de los humanos, interpretada ahora como pulsión, impulso o fuerza, pero que en un principio fue traducida como instinto (Cofer, 1978).

Los impulsos funcionan de manera conservadora y regresiva; la tendencia regresiva se manifiesta con la llamada "repetición-compulsión" (Cofer, 1978).

"... se puede observar que los episodios traumáticos se reviven en las experiencias lúdicas de los niños, en los sueños, en las fantasías y en la terapia... los individuos tienden a repetir en sus vidas una y otra vez los patrones de relación interpersonal

que en el pasado les hicieron perder amistades, sin ser capaces, al parecer, de modificar su conducta de cada ciclo sucesivo." (Cofer, 1978).

Freud (1915) distingue en la pulsión: la fuente, el objeto, el fin y el ímpetu. El estudio de las fuentes del impulso no corresponde a la psicología, ya que se da a nivel somático. Se refiere a una excitación originada en un lugar determinado del cuerpo y que es representada en la vida psíquica por la pulsión.

El objeto del impulso es la cosa en la cual o por medio de la cual dicho impulso alcanza su satisfacción. Es uno de los componentes más variable del impulso; puede ser algo no exterior sino una porción del propio cuerpo y sustituirse indefinidamente por otro objeto a lo largo de la "vida" del impulso; a esto se le llama desplazamiento. La fijación del impulso surge cuando éste permanece ligado por mucho tiempo y de forma muy estrecha al mismo objeto; por lo general, esto sucede durante los períodos tempranos del desarrollo del impulso y pone fin a la movilidad del impulso de que se trate, oponiéndose intensamente a su separación del objeto.

El fin de un impulso es su satisfacción, que solamente se alcanza por la supresión del estado de estimulación de la fuente del impulso. Aunque este fin es invariable, pueden existir diversos caminos para llegar a él; sin embargo, todos tienen el único objetivo de recobrar el equilibrio interno a través de la descarga de energía.

El ímpetu de un impulso es la magnitud de la fuerza o de la exigencia de trabajo que representa el impulso; que está en función de la intensidad de la necesidad de la cual surgió tal impulso.

Freud agrupó todas aquellas fuerzas que persiguen el placer en el individuo y mejoran las funciones vitales de él en lo que

llamó "eros"; y asignó el término "libido" a la energía que está al servicio del "eros".

Sin embargo, la teoría de la "libido" no le satisface a Freud para explicar la crueldad y la destrucción, que tanto le impresionaron durante la Primera Guerra Mundial y las dinámicas que intervienen en el sadismo y en el masoquismo. Además, estaba convencido de que el principio de "repetición-compulsión" podía hacerse más fuerte que el "principio de placer" y que, con frecuencia, éste lo superaba. De esta manera, postula una fuerza contrapuesta al "eros" (Cofer, 1978).

En su obra "Más allá del principio del placer", describe su teoría dual de las pulsiones que supone la existencia de solamente dos impulsos básicos, el "Eros" o "impulso de vida" y "thanatos" o en sus propias palabras:

... ¿Cómo derivar el impulso sádico dirigido al daño del objeto, del eros, conservador de la vida? La hipótesis más admisible es la de que este sadismo es realmente un impulso de muerte" (Freud, 1920).

De esta manera, las fuerzas que emanan del "thanatos", cuando son proyectadas al exterior, se traducen en agresión, sadismo y destrucción hacia los demás y, en el caso de volverse contra sí mismo, se manifiestan como autoagresión, masoquismo y auto-anulación, llegando, en algunos casos, al suicidio. Así, en estos términos se pueden explicar el alcoholismo, otros vicios y los deportes suicidas (Hernández, 1980).

Freud considera al "thanatos", el deseo inconsciente de muerte, como un rasgo autodestructivo presente en todos los hombres. Dice Freud: "Si como experiencia, sin excepción alguna, tenemos que aceptar que todo lo viviente muere por fundamentos internos, volviendo a lo anorgánico, podremos decir: La meta de toda la vida es la muerte. Y con igual fundamento: Lo inanimado era antes que lo animado" (Freud, 1920).

Así, la pulsión de muerte representa un deseo del propio organismo de regresar a lo inanimado, o sea a un estado inorgánico libre de tensión.

"Eros" (pulsión de vida) y "thanatos" (pulsión de muerte) tienen como fin primordial la tensión y, como toda la vida es tensión que se termina al morir, triunfa por último la pulsión de muerte.

Acerca de lo anteriormente apuntado, Wolman (1975) dice lo siguiente:

"Los seres humanos nacen para amar y odiar; si hay energía-libido a disposición del eros, también hay energía denominada "mortido por federn", a disposición del "thanatos". La meta final del impulso agresivo es destruir la vida y regresar a la naturaleza inorgánica... una agresión impedida encierra peligros muy serios; parece que debemos destruir cosas y personas a fin de protegernos de nuestra tendencia a la autodestrucción".

Por otra parte, la diversificación de los fenómenos de la vida se explica a través de los dos impulsos que interactúan -entre sí y uno contra el otro- produciendo, por consiguiente, todas las posibles combinaciones de efectos. El acto de comer es un ejemplo de interacción de los dos impulsos, es un proceso de destrucción del alimento con el fin de incorporarlo y lograr el mantenimiento de la vida; el acto sexual equivale a una agresión encaminada a la unión más íntima. (Freud, 1915).

Al hablar de las etapas del desarrollo psicosexual, Freud ya se refería a los impulsos de muerte como tales; en la dentición, el niño, aún en la etapa oral, tiende a morder objetos. Posteriormente, en la etapa anal, son característicos la dominación y el impulso de herir; en la fase fálica o edípica la agresión se dirige al padre del mismo sexo; es el deseo de muerte contra el rival, la disputa por el objeto de amor.

Es necesario hacer notar que Freud se refiere a las pulsiones como construcciones teóricas que no constituyen una descripción directa de la realidad por lo que las califica como "mitología" (Denker, 1973).

En sus "Nuevas lecciones introductorias al psicoanálisis", Freud (1933) escribe: "La teoría de las pulsiones es, por decirlo así, nuestra mitología. Las pulsiones son seres míticos, mag-nos en su indeterminación. No podemos prescindir de ellos ni un sólo momento en nuestra labor y con ello ni un sólo instante es-tamos seguros de verlos claramente... se suponen tantas y tan di-ferentes pulsiones como de momento hacen falta: pulsiones de imi-tación, de juego, de sociabilidad y así sucesivamente".

En 1930, en su obra "El malestar en la cultura", Freud ex-presa lo siguiente:

"La tendencia agresiva es una disposición instintiva, innata y autónoma del ser humano... constituye el mayor obstáculo con que tropieza la cultura... la cultura es un proceso particular que se desarrolla sobre la Humanidad, proceso puesto al servicio del Eros, destinado a condensar en una unidad vasta, en la Huma-nidad, a los individuos aislados, luego a las familias, las tribus, los pueblos y las naciones. Pero el natural instinto huma-no de agresión, la hostilidad de uno contra todos y todos contra uno, se opone a este designio de la cultura".

Con lo revisado hasta aquí del enfoque psicoanalítico, pue-de decirse que el concepto de agresión, en esta teoría, es de primordial importancia.

En términos generales, se diría que la agresión proviene de la pulsión de muerte, de destrucción que a su vez, pretende re-gresar a lo inanimado, a la calma y quietud total. Pulsión de muerte que es superior a la pulsión de vida, y la cual, no puede controlar el ser humano; que le rebasa y le supera aún en sus re-laciones con los demás.

ENFOQUE ETOLOGICO

La etología estudia el comportamiento con una aproximación causal evolutiva. Para ésto, se apoya en la endocrinología, la neurofisiología, la fisiología muscular, así como también en la ecología y la genética. Usa primordialmente tres tipos de estudios observacionales: los estudios de campo, los de colonias de animales trasladadas a viveros artificiales y los de laboratorio.

Fletcher (1972) señala que, en un principio, el término etología se utilizó para designar "la ciencia del carácter". En la actualidad, la definición más aceptada establece que se trata de una disciplina encargada del estudio de la conducta animal, como fue propuesta por Tinbergen.

El concepto de conducta instintiva parece tener sus orígenes en la antigüedad, en relación con los intentos por delinear las diferencias entre el hombre y los animales (por ello que se hable de la etología humana). Llegándose a decir que la conducta humana está gobernada por la razón, en tanto que la conducta animal depende del instinto.

En cuanto a la agresión, los etólogos han estudiado las similitudes y diferencias en el comportamiento agresivo entre distintas especies animales esperando que, a partir de sus hallazgos en organismos menos desarrollados, pueda entenderse mejor la conducta humana.

Darwin (1959), con su teoría de la evolución, propuso la idea de que las diferencias entre los hombres y los animales son cuestión de grado.

Referente a la agresividad, Darwin escribe: "Lo único que podemos hacer es recordar que todo ser vivo tiende a multiplicarse geométricamente y que cada uno debe luchar por su existencia en determinada etapa de su vida, en cierta época del año, en determinada generación" (1959).

Morris (1972) afirma que el animal quiere la derrota del enemigo y no su muerte. La finalidad de la agresión es el dominio no la destrucción y en el fondo no parecemos diferentes en este respecto de otras especies. Dice que los animales tienen una amplia gama de señales de amenaza (muecas, gestos, expresiones vocales, erizamientos del cabello, etc.) que emplean para atemorizar al contrario, a causa de su conflicto entre ataque y huida. Agrega: "También el hombre utiliza este tipo de señales visuales y sobre todo el lenguaje. Las emociones se reflejan en el rostro, la postura, la sudoración de las manos, el tono de voz e, inclusive, en reacciones fisiológicas, tales como la respiración corta, etc. Algunas señales son más elocuentes en los animales, otras en los humanos, quienes además han aumentado su gama de amenazas (lenguajes, armas, etc.)"

El mismo Morris (1972) apunta que "las señales autonómicas, movimientos intencionales, posturas ambivalentes y actividades de dispersión se convierten en un rito y, todas juntas, proporcionan a los animales un repertorio completo de señales de amenaza. Si estos mecanismos fallan para evitar una pelea, las señales darán paso al ataque físico violento. A pesar de ello parece raro que uno de los contendientes mate al otro, especialmente porque cuando el perdedor es vencido despliega una serie de conductas de apaciguamiento, entre ellas la sumisión".

Por otro lado, Lorenz (1971) dice que tanto el hombre como otros animales nacen con una instigación a la agresión. El pelear reduce esa instigación, pero si no se presenta la pelea, dicha instigación se acumula hasta que el individuo encuentra las oportunidades para desahogarse. Etólogos y psicólogos comparativos consideran a la agresión del animal como una conducta instrumental por naturaleza. Los animales se agreden entre sí, no por hacerse daño, sino para conseguir algo, ya sea para defender su territorio, aumentar su jerarquía o para procurarse alimento.

Lorenz (1971) sostiene que el mecanismo de cada patrón

instintivo mantiene o aumenta la excitación en el centro instintivo del sistema nervioso central; si la acumulación de energía alcanza cierto nivel, la conducta instintiva se desencadena por sí misma; es decir, el sistema es análogo a un sistema hidráulico.

Para Ardrey (1966), los hombres, como muchos otros animales, tienen la necesidad innata de defender su territorio y es por eso que el hombre defiende su hogar. Para este autor, la agresión es una respuesta natural del hombre hacia otro; afirma que la instigación a la agresión es una característica humana innata y es contrario a la postura que arguye que la agresión es un hábito aprendido o que se origina por condiciones ambientales.

Por su lado, Tinbergen (1968) aunque en general está de acuerdo en que la instigación a la agresión es innata, describe una serie de maneras como interactúan la herencia y el medio en la génesis de una conducta determinada. Dice que los mecanismos conductuales pueden ser influidos también por el aprendizaje y que no puede hablarse de un sólo factor como causante de la agresión, sino de varios. Critica a aquellos que explican los problemas del hombre en base a los patrones de conducta observados en especies inferiores. Afirma: "Lo que se debe tener en mente es que el hombre es diferente".

En 1951, Tinbergen rechaza la existencia de un "instintivo social" o un único "instinto agresivo", ya que no cree que haya un centro neurológico que sirva de base a tal conducta. Sugiere que la evolución de la cultura contribuye al aumento de la agresividad; por ejemplo, el aumento de la población, los armamentos bélicos, la mayor longevidad, etc.

Los etólogos estudian las similitudes y las diferencias entre las especies mediante la observación y la experimentación, lo que los lleva a formular hipótesis acerca del comportamiento del hombre. Desgraciadamente, al enfatizar las semejanzas y la

continuidad entre el hombre y los otros animales, descuidan el riesgo que se corre al aplicar indiscriminadamente la información etológica a los problemas humanos. .

Ellos han usado el concepto de instinto como principio motivacional de su sistema. En la definición y descripción de instinto quedan implicadas la activación, la persistencia y la dirección de la conducta.

Por otra parte, reconocen la necesidad de ser cautelosos con la generalización de sus principios, en particular en la especie humana, pero, "de cualquier modo, el instinto una vez más está entre nosotros" (Cofer y Appley, 1978).

ENFOQUE DEL APRENDIZAJE SOCIAL

Este enfoque argumenta que la conducta del hombre no puede explicarse solamente por factores hereditarios o fuerzas hereditarias; destaca lo importante que son las influencias ambientales en la conducta y, a su vez, como afecta ésta al medio ambiente.

Por lo tanto, según este modelo, el funcionamiento psicológico debe ser entendido en términos de una "interacción continua y recíproca", entre la conducta y sus condiciones controladoras. El hombre no es impedido por fuerzas internas, ni impulsado desesperadamente por influencias ambientales. La conducta, en parte, crea el ambiente y el ambiente resultante, a su vez, influye sobre la conducta. En este doble proceso causal, tanto el ambiente como la conducta que lo controla son mutuamente influenciables.

Para la teoría del aprendizaje social la conducta está regulada no sólo por la experiencia directa de las consecuencias de una fuente externa, sino por el reforzamiento vicario y el auto-reforzamiento. Bandura (1971) afirma que la gente aprende a evaluar su conducta en base a como reaccionan los otros a ella

(padres y agentes socializadores). De esta manera se establece la auto-evaluación crítica y la auto-aprobación.

Con respecto a la agresión esta teoría adopta la postura de que aunque el hombre está dotado de mecanismos neurofisiológicos que lo facultan para comportarse agresivamente, la activación de estos mecanismos depende de la estimulación adecuada y está sujeta a un control cortical.

Lindgren (1969), con respecto a la agresividad y a la frustración, afirma que, aunque la agresividad pueda ser biológica, la capacidad para aprender produce variaciones en la forma como se percibe y se reacciona a la frustración.

Agrega que "la disposición a agredir es el resultado del aprendizaje o puede ser controlada por él y difiere en las culturas y la clase social, de la misma manera que los sujetos masculinos son más agresivos que los femeninos".

Probablemente, el aprendizaje social es un factor primordial para que el individuo desarrolle determinadas conductas. Varios estudios han demostrado que el aprendizaje social es el responsable de que una persona valore ciertas cosas, como puede ser su honor, más que otras, como podría ser su seguridad social. Juega también un papel importante en la inhibición de las expresiones de tipo agresivo. El aprendizaje social permite al niño darse cuenta de que una conducta agresiva puede proporcionarle una serie de gratificaciones y satisfacerle algunas necesidades.

En estos términos la desaprobación social, al igual que la anticipación de la censura juegan un papel inhibitorio de la expresión agresiva. Bandura y cols. (1965) observaron que los niños expuesto a modelos agresivos recompensados o que no les significaba consecuencias, reproducían tal comportamiento en sus juegos libres, no así los que habían observado castigo, aunque todos los niños imitaban la conducta agresiva del modelo una vez que la amenaza de castigo terminaba.

Al respecto Lindgren (1982) afirma que "el hecho de que la agresión sea justificada y al final recompensada puede evocar violencia además de propiciar el aprendizaje de nuevos modelos de agresión.

Por otro lado, para Bandura (1973) el ser humano está expuesto a una amplia gama de modelos de conducta agresiva. Son estos modelos siguientes:

1. La agresión modelada y reforzada por miembros de la familia. Aquí se incluyen medidas disciplinarias que implican agresión física o verbal; agresión controlada hacia los padres y estimulada o reforzada fuera del hogar; la repetición de amenazas por posibles agresiones que parecen prescripciones sugestivas.

En este punto, Lindgren (1982) señala que el individuo que ha sido criado en un ambiente autoritario tiende a identificarse con el agresor cuando llega a la edad adulta y los que crecen en ambientes democráticos se identifican con figuras de autoridad complacientes.

2. La subcultura en la que vive una persona y con la que tiene contacto frecuente y repetido. Cierta tipo de subculturas valoran algunas formas de conducta agresiva; la agresividad puede dar prestigio y ser considerada como un atributo valioso. La agresión ritualizada puede ser otro ejemplo: los individuos aprenden a interpretar ciertos signos, gestos, afirmaciones como ataque simbólico que puede provocar agresión.

3. El modelo simbólico facilitado por los medios masivos de comunicación particularmente la televisión. Geen (1976) al respecto comenta que "la combinación de la agresión socialmente sancionada, aunada a un mínimo de retroalimentación respecto de las consecuencias de la violencia, puede ser potente receta para la conducta agresiva que supuestamente queremos evitar".

Con lo revisado hasta aquí, puede verse que para los teóricos del aprendizaje social el instinto y su origen innato pasan a un segundo plano; lo importante, según ellos, es el medio social donde desarrolla el individuo.

Con respecto a la agresión señalan que ésta se verá instigada, motivada y reforzada o controlada y anulada por las influencias ambientales en el sujeto. Las relaciones con la familia, los amigos, los medios de comunicación, especialmente la televisión (Bandura, 1965), entre otros factores, darán a la persona modelos de agresión que en un futuro ella repetirá.

ENFOQUE DE LA TEORIA DE FRUSTRACION-AGRESION

Los postulados principales de esta teoría tienen como base principios psicoanalíticos tomados de la obra de Freud.

Freud plantea que el yo, en su afán de autoconservación, se esfuerza por defenderse de todo lo que le impide, amenaza y frustra, dificultando o imposibilitando en esta forma la satisfacción de las pulsiones. Afirma: "el yo odia, aborrece y persigue con propósitos destructores a todos los objetos que llega a suponerlos una fuente de sensaciones de displacer, constituyendo una privación de la satisfacción sexual o de la satisfacción de necesidades de conservación" (Freud, 1915).

Así, el grupo de la Universidad de Yale (Dollard, 1939) retoma este planteamiento y formula, como una explicación de la agresión del hombre, su hipótesis que establece una relación causal entre frustración y agresión. Definen a la frustración como "aquella condición que existe cuando una respuesta, para llegar a una meta, sufre interferencias".

El postulado básico de esta teoría supone que la agresión es siempre la consecuencia de la frustración. De esta manera la proposición es de que la conducta agresiva siempre presupone la

presencia de frustración y viceversa, la presencia de la frustración siempre lleva a alguna forma de agresión. Definen (Dollard, 1939) a la agresión como cualquier acción que tiene como fin atacar a alguna persona u objeto; de esta manera la agresión es la respuesta característica y fundamental a la frustración.

Así, la agresión puede ser dirigida a el objeto que es percibido como causante de la frustración o desplazarse a algún blanco inocente o incluso hacia sí mismo como sucede en el martirio, el suicidio o el masoquismo, por ejemplo. También la agresión puede no ser manifestada abiertamente y, sin embargo, quedar latente en el contenido de los sueños y fantasías o incluso como un pensamiento planeado de revancha.

Años más tarde, el postulado inicial de la teoría frustración-agresión sufrió modificaciones.

Permaneció con igual sentido la primera parte, "La agresión siempre supone la existencia de una frustración"; la segunda parte, "La existencia de una frustración conduce siempre a alguna forma de agresión", fue corregida por dos razones: primero porque esto hace suponer que ninguna otra reacción, más que la agresión podía tener lugar después de la frustración y, en segundo lugar, era necesario diferenciar entre la agresión manifiesta y la incitación a reaccionar agresivamente (Miller, 1941).

De esta manera existe la posibilidad de que otro tipo de reacciones puedan presentarse predominando sobre la agresión, "la frustración provoca una serie de reacciones distintas, entre ellas la excitación de una tendencia agresiva".

Puede verse aquí, que la tesis inicial de esta teoría es modificada y que la frustración no conduce necesariamente a la agresión.

Por su parte Berkowitz (1965) en nuevos planteamientos sobre la frustración y agresión expresa que una persona enojada no ne-

cesariamente efectuará actos agresivos e indica también, que el estímulo asociado con el instigador de enojo debe estar presente, ya sea en la situación objetiva o en sus pensamientos, si la actividad hostil realmente ocurre. La persona al ser capaz de agredir a su frustrador puede sentirse mejor en su interior y con ello la tensión por la frustración engendrada se reduce; sin embargo, ésto no significa que disminuya la probabilidad de atacar al instigador de enojo otra vez. El individuo puede adquirir una actitud desfavorable hacia el instigador de enojo, tanto que en lo subsiguiente pueda reaccionar de manera agresiva hacia el frustrador o hacia alguna otra persona.

Finalmente Berkowitz (1969), elaborando más su posición y modificando el primer argumento, señala que la frustración no necesariamente llevará a la agresión, sino más bien a la ira, de la cual pueden derivarse actos agresivos. La frustración no siempre conduce a alguna forma de agresión, ni la agresión supone necesariamente una frustración, sino que la agresión es un fenómeno mucho más complejo.

Como puede observarse, la tesis inicial de que a toda frustración le sigue la agresión, sufrió modificaciones a lo largo de los años gracias a muchas investigaciones que se llevaron a cabo bajo el rubro de esta teoría. Así puede decirse, entonces, que la frustración produce una serie de respuestas diferentes entre las cuales se encuentra la agresión y, se concluye que la frustración puede constituir la motivación para un variado número de conductas, entre ellas, el comportamiento agresivo. Una modificación más al postulado original, es que la frustración no es el único antecedente de la agresión y que tanto estímulos dolorosos como ataques también producen agresión verdadera, al igual que la frustración; lo cual quiere decir, que la instigación a la agresión está influida por factores tanto internos (del cuerpo) como externos (medio ambiente), de cuya combinación se sigue la respuesta agresiva.

Con lo revisado hasta aquí acerca del concepto de agresión puede verse la variedad de postulados y acercamientos que existen para el estudio del mismo. Por consiguiente, no existe un consenso para su estudio y conceptualización. Es necesario considerar a la agresión como una conducta determinada policausalmente por variables biológicas, psicológicas, sociales y ambientales que en conjunto determinan la conducta del individuo.

CAPITULO III

ENFOQUE PSICOLOGICO DE LA AGRESION DE ARNOLD H. BUSS

El presente capítulo pretende la exposición de la teoría de la agresión de Arnold Buss, así como de las características principales del instrumento que el autor diseñó para la medición de la misma. Esto obedece a que en la presente investigación fue utilizado dicho instrumento -Inventario de la Agresión de Buss y Durkee-. A menos que se especifique lo contrario, la información utilizada para estructurar este capítulo se obtuvo de Buss (1969).

3.1. DEFINICION DE AGRESION

El término agresión incluye un gran número de respuestas, que varían en cuanto a topografía, gasto de energía y consecuencias. Todas las respuestas agresivas poseen dos características: 1). La descarga de estímulos nocivos y 2). Un contexto interpersonal. De este modo, la agresión se define como una reacción que descarga estímulos nocivos sobre otro organismo; el término ataque Buss lo utiliza como sinónimo.

FACTORES COADYUVANTES DE LA AGRESION

Para Arnold Buss existen dos clases de factores coadyuvantes de la agresión. Estos son: 1). El estímulo de la víctima que sufre el daño o dolor y 2). Las recompensas extrínsecas. El dolor y el daño padecidos por la víctima son las consecuencias comunes de la agresión física y, puesto que están estrechamente asociados con la agresión, no sorprende que actúen como coadyuvantes.

3.2. TIPOS DE AGRESION

Los estímulos nocivos pueden ser proporcionados en el contexto de diferentes respuestas agresivas y las distintas respuestas se pueden clasificar en dos formas. La primera de ellas basada en los sistemas orgánicos involucrados: agresión física contra agresión verbal; la segunda basada en la relación interpersonal: agresión activa contra agresión pasiva; agresión directa contra agresión indirecta.

Agresión Física y Agresión Verbal

Buss define a la agresión física como un ataque contra un organismo perpetrado por partes del cuerpo (brazos, piernas, dientes) o por el empleo de armas (cuchillo, revólver). El ataque puede acarrear dos consecuencias: La primera de ellas incluye el vencer o remover una barrera y la eliminación del origen del estímulo nocivo. La definición de agresión determina que la víctima debe ser un organismo, lo que significa que la barrera o el origen del estímulo adverso debe ser (directa o indirectamente) otro organismo. Si la barrera es inanimada, el eliminarla por medio de la fuerza no es un acto agresivo, por ejemplo, el romper una ventana para entrar en su propia casa.

La segunda consecuencia de la agresión física es el dolor o daño provocado en otro organismo. Dolor es el término más inclusivo para Buss porque para la agresión física, cuando tiene éxito, inevitablemente conduce al dolor pero no necesariamente al daño. El problema es que no hay dolor sin daño.

Según Buss en otros tiempos, el daño accidental era clasificado como no agresivo; ahora se considera que este tipo de daño no existe, o bien que representa la excepción, no la regla.

Dentro de la agresión física, el disparar un revólver es más agresivo que el patear, siendo el patear más agresivo que el

abofetear. Puesto que las armas pueden causar mayor daño que las extremidades del cuerpo o que los dientes, la intensidad de la agresión no puede medirse únicamente por la fuerza del golpe, y en consecuencia; el criterio más adecuado para evaluarla es la probabilidad de un daño grave.

Sin embargo, la probabilidad de daño grave no puede utilizarse como criterio para cuantificar la agresión verbal. Las amenazas, las críticas y el abuso verbal no dejan cicatriz física alguna ni ocasionan pérdida de sangre. Entonces, la agresión verbal puede definirse como "una respuesta vocal que descarga estímulos nocivos sobre otro organismo". Los estímulos nocivos descargados en la agresión física son el dolor y el daño; los estímulos nocivos descargados en la agresión verbal son el repudio y la amenaza; una respuesta de repudio clasifica a la víctima como antipática, mala e indeseable, siendo la amenaza verbal una respuesta que simboliza, sustituye o se anticipa el ataque posterior.

Agresión Directa y Agresión Indirecta

En la agresión directa se ataca directamente a la persona que es la víctima, produciendo daño, dolor o lesión. En este tipo de agresión fácilmente se identifica al agresor. Del lado de la agresión indirecta es difícil identificar o distinguir al agresor, ya que la agresión puede presentarse mediante chismes o con el golpe al auto de la persona deseada. En el caso de los chismes, agresión verbal, las víctimas están ausentes y en el segundo caso, agresión física, se causa daño a objetos asociados con las personas que se desean agredir, pero no se causa daño a la persona en sí.

Agresión Activa y Agresión Pasiva

La mayoría de las respuestas agresivas son activas; el agresor realiza una respuesta instrumental que descarga estímulos

nocivos sobre la víctima. No obstante, los estímulos nocivos pueden también descargarse en ausencia de una respuesta activa por parte del agresor; éste puede agredir impidiendo que la víctima logre un objetivo. El obstruir el paso a otra persona es agresivo porque se interponen estímulos nocivos a la víctima, a pesar de la falta de actividad del agresor.

La mayor parte de la agresión pasiva es directa porque el agresor atosiga a la víctima en su actuación posterior. La agresión directa pasiva es rara, pero ocurre. La agresión pasiva es la mejor arma de un subordinado para actuar contra su superior. El ataque activo invita a la revancha. Sin embargo, cuando el ataque es pasivo, generalmente es difícil para la víctima establecer la culpa y determinar si la agresión ha ocurrido.

3.3. ANTECEDENTES DE LA AGRESION

Para Buss la frustración y los estímulos nocivos son los antecedentes de la agresión. El dice que "cuando un individuo realiza un comportamiento que típicamente conduce a un factor coadyuvante y este comportamiento resulta bloqueado, la agresión puede vencer con éxito esta interferencia. Cuando un individuo se enfrenta con estímulos nocivos una de las formas de liberarse es atacando a la persona responsable".

La secuencia típica del comportamiento puede dividirse en tres segmentos: 1). respuesta instrumental; 2). presentación del factor coadyuvante y 3). respuesta de consumación. La secuencia puede quedar interrumpida en uno de éstos tres segmentos y las frustraciones agruparse en base al segmento que obstruyen.

Cuando un individuo se obliga a que un comportamiento lo conduzca a una meta determinada y este comportamiento resulta - bloqueado, se presenta la frustración y es la agresión la que puede vencer con éxito esta interferencia. La frustración abarca una serie de factores: barreras, fracasos, factores de distracción

conflicto, omisión de recompensas que pueden obstruir el comportamiento dirigido hacia alguna meta.

La potencia de la frustración aparentemente está determinada por la potencia de la tendencia de la respuesta a la cual se obstruye, el grado de interferencia y el número de secuencias de la frustración.

Por otra parte, los estímulos nocivos que conducen a la agresión abarcan el ataque y los irritantes. El ataque, involucra la descarga de estímulos nocivos sobre la víctima, siendo el factor coadyuvante el dolor de la víctima. Los irritantes son estímulos que en alguna forma son aversivos (el olor a ajo en el halito de otra persona, por ejemplo); pero estos estímulos no están dirigidos hacia una víctima o grupo de víctimas y no existe factor coadyuvante alguno. Frecuentemente son estímulos sensoriales simples que en sí no son estímulos de frustración, pero que pueden llegar a serlo en algunas situaciones, como los ruidos de la calle que pueden ser solamente un irritante, pero sí interfieren en el comportamiento de un estudiante que está haciendo sus deberes, también son un factor de frustración.

3.4. AGRESION, COLERA Y HOSTILIDAD

La agresión es una respuesta instrumental que proporciona castigo; la cólera es una reacción emocional con expresiones faciales y actitudes anatómicas; la hostilidad es una actitud negativa, definida en términos de respuestas verbales implícitas.

Agresión

Ser agresivo constituye, a veces, un modo de ser estereotipado y un rasgo de personalidad del individuo. Términos tales como cólera, enojo, hostilidad, resentimiento, violencia, crueldad, destructividad, sadismo, etc., se refieren a distintos niveles de organización o expresión de la agresividad. (Oliva, 1986).

Algunos psicólogos han definido la agresión como una reacción que causa daño, sobreentendiendo que el dolor y el daño son los únicos factores coadyuvantes de la agresión. Esta definición está apoyada por el supuesto de que la agresión solamente tiene lugar asociada a la cólera.

Dollard y sus colaboradores (Miller, 1980) son representantes de este enfoque (frustración-agresión, abordado anteriormente), quienes enfatizan la agresión por cólera, generalmente vigorizada por el dolor de la víctima, pero que descuida toda una serie de reacciones agresivas. Estas son las reacciones instrumentalmente agresivas, en las que se presentan factores de recompensa, como cuando la barrera entre el individuo y la recompensa es otro organismo, la "intención" de la agresión es lograr la recompensa, no causar dolor o daño a la víctima (Johnson, 1976).

Lo anterior es de suma importancia para poder distinguir cuando una persona administra estímulos dolorosos dentro de un comportamiento social claramente reconocido, por ejemplo, cuando un padre necesita regañar a su hijo, cuando un maestro llama la atención a un alumno suyo o cuando lo hace proporcionando intencionalmente un estímulo nocivo.

Siempre que los estímulos nocivos sean administrados dentro del contexto de un comportamiento social reconocido y con consecuencias socialmente deseables a largo plazo el comportamiento no es considerado agresivo. Por el contrario, cuando los estímulos nocivos son proporcionados dentro del contexto de una situación interpersonal y/o con ningún provecho social a largo plazo como una consecuencia probable, entonces la reacción es agresiva.

Cólera

La cólera es una respuesta con componentes fisiológicos hu morales y motores. Puede designársele como un estado impulsivo

y, para algunos psicólogos participa de una doble naturaleza: como comportamiento fisiológico y como un concepto relacionado con la agresión.

Al tratar la cólera debe hacerse un análisis de las respuestas motoras faciales y del cuerpo, así como de los componentes autonómicos. Si se estudia la respuesta como una respuesta emocional, se debe tomar en cuenta que sus expresiones características sufren modificaciones durante la socialización y por lo tanto es en los niños donde mejor puede observarse (Oliva, 1986).

Según Buss las principales características de la cólera son: La dispersión, las propiedades energizantes y la tensión.

Dispersión.- La dispersión autonómica durante la cólera produce cambios generales en la presión arterial, pulso, respiración, movilización del azúcar en la sangre, etc.

Aspectos energizantes.- La cólera intensifica típicamente la agresión; un golpecito juguetón puede convertirse en un golpe perjudicial. El aspecto fisiológico parece insuflar vigor a la reacción de ataque.

Por otra parte, cuando la conducta asociada a la cólera no es agresiva, ésta puede desorganizarla. Para una persona enojada es difícil concentrarse en un determinado trabajo.

Tensión y disminución de la tensión.- La reacción autonómica que se manifiesta en la cólera constituye un estado de tensión fisiológica. El individuo tomó conocimiento de estado de tensión pero le es difícil expresar verbalmente en forma precisa como es el estado de tensión.

Por otro lado, puesto que la agresión instrumental puede ocurrir sin la presencia de la cólera, se deduce que la cólera

no es necesariamente el impulso para la agresión. Más bien, puede considerarse a la cólera como uno de los múltiples impulsos que conducen a la agresión.

Hostilidad

Para Buss la hostilidad es una reacción verbal implícita de sentimientos negativos (mala disposición) y evaluación negativa de las personas y de los acontecimientos. La respuesta hostil no es instrumental, ni autonómica. Más bien abarca la interpretación y evaluación de los estímulos y las evaluaciones negativas no tienen impacto alguno sobre otras personas si no son expresadas verbalmente.

Por lo general, la hostilidad no es expresada abiertamente en forma verbal como parte de una reacción agresiva. Típicamente está implícita al pensar continuamente en ataques recibidos en el pasado, rechazos y privaciones.

La respuesta "Te odio" puede ser a la vez hostil y agresiva, pues la persona se ve atacada por los sentimientos negativos del agresor, pero puede haber respuestas verbales que no se presenten frente a la víctima y por lo tanto no pueden considerarse agresivas.

La hostilidad no es una respuesta constante que se forma y se modifica lentamente. En la hostilidad no existe un estado de tensión que se pueda comparar al origen fisiológico de la cólera y, por lo tanto, la agresión no puede tener el mismo efecto decisivo sobre la hostilidad como lo tiene la cólera.

Cuanto más dure la reacción de la cólera más fuertemente estará asociada con la hostilidad. Cuanto mayor sea esa asociación, más probable es que una respuesta hostil (pensar en ataques pasados, etc.) propenda a una reacción de ira en el futuro.

La hostilidad se centra contra una o más personas odiadas,

y en este sentido es diferente de la agresividad. El hábito de agredir está más generalizado; los individuos no atacan solamente a una o dos personas, sino a muchas personas; la cólera es una respuesta emocional difusa. La hostilidad, por otra parte, está específicamente dirigida a una persona o grupo en particular. Su carácter directivo está facilitado por la mediación verbal que es uno de sus componentes principales; las palabras agudizan la discriminación permitiendo más la centralización del odio que su generalización.

Por último, a este respecto, Buss nos dice: "Puesto que la mediación verbal es una parte importante de la hostilidad, los que tienen propensión a efectuar respuestas verbales más implícitas son más propensos a volverse hostiles; por ejemplo, "caracteres idealistas que tienden a tejer fantasías, a pensar más bien que a actuar, que tienen, una gran imaginación. La idea-ción excesiva, cuando alcanza dimensiones patológicas, se observa en los obsesivos que murmuran y deliberan pero que nunca actúan; también se observa en los paranoicos. Estos individuos son los más propensos a efectuar respuestas implícitas que constituyen la hostilidad".

3.5. ENFOQUE DEL COMPORTAMIENTO EN LA AGRESIVIDAD

La agresividad, para Arnold Buss, es el hábito de atacar. Es un sistema de hábitos (agresión física, agresión verbal, etc.). Es una clase de respuesta constante y penetrante.

Según Buss la fuerza de las respuestas agresivas está determinada por cuatro variables. Estas son las siguientes:

- Antecedentes de la agresión.
- Historia coadyuvante.
- Facilitación social.
- Temperamento.

ANTECEDENTES DE LA AGRESION

Los antecedentes de la agresión y de la cólera son el ataque, la frustración y los factores molestos. Como ya han sido descritos previamente estos antecedentes, sólo diremos que la intensidad y la frecuencia de los mismos, constituyen un determinante de la agresividad. Así, el individuo que ha sido el receptor de muchos estímulos coléricos es más probable que sea crónicamente agresivo que un individuo que ha sido el receptor de pocos estímulos coléricos.

HISTORIA COADYUVANTE

Como cualquier otra respuesta, la agresión debe su fuerza de hábito a sus consecuencias. El coadyuvante frecuente y violento de las respuestas de ataque conduce a un fuerte hábito de ataque; el coadyuvante infrecuente y débil conduce a un hábito de ataque débil. Si la recompensa frecuente e inmediata sigue a la agresión en el desarrollo del individuo, el hábito puede ser extremadamente resistente a la extinción. La tendencia a atacar puede volverse tan fuerte que penetra virtualmente en todas las zonas de ajuste, haciendo imposible al individuo la distinción entre situaciones que requieren agresión y las que exigen respuestas pacíficas.

Para Buss el hábito agresivo es demasiado fuerte y penetrante para desaparecer, pero puede ser debilitado con mecanismos como el castigo directo verbal o físico, o el castigo indirecto, tal como la humillación o la amenaza de la pérdida de amor que conducen a la culpa. Dicha reacción está asociada a una conceptualización del propio comportamiento y al aprendizaje de normas de conducta que son, probablemente, los mejores factores inhibitorios de la agresión. Sin embargo, su eficacia depende de por lo menos un poco de madurez por parte del individuo y de una presión coherente por parte de aquellas figuras que son importantes en la formación del comportamiento del ser humano en sus primeros años de vida.

FACILITACION SOCIAL

Las tendencias y actitudes de un grupo hacia la agresión son un determinante importante de la fuerza de hábito; sea el grupo, la familia, la comunidad, la clase social o toda la cultura. Los antropólogos han demostrado una amplia variedad de diferencias en la agresión que se puede encontrar en las diversas culturas, así como el vínculo entre la agresividad y las prácticas de la enseñanza en niños. Afirma Buss que gran parte del aprendizaje que tiene lugar en la niñez es de la variedad imitativa, el niño imita a sus iguales y a miembros mayores del grupo. Cuando la agresión predomina en el grupo, existe inevitablemente considerable fricción dentro de él y cualquier miembro está dispuesto a ataques por parte de otros miembros del grupo.

De este modo, dice Buss, el grupo puede facilitar el desarrollo de personalidades agresivas proporcionando modelo agresivos para que los niños los imiten, provocación para la agresión y refuerzo social para la misma una vez producida.

TEMPERAMENTO

El temperamento, según Buss se refiere a las características del comportamiento que aparecen en las primeras etapas de la vida y que permanecen relativamente constantes. Afirma que las variables del temperamento afectan a todo el comportamiento y no sólo a la agresión y agrega que el temperamento es parte del "estilo" o forma típica de reaccionar de un individuo, refiriéndose éste a la manera como se realiza la reacción (rápidamente, intensamente, etc.).

Las variables del temperamento que influyen sobre el desarrollo de la agresividad son el impulso, la intensidad de la reacción, el nivel de actividad y la independencia. Aunque estas variables están correlacionadas, cada una de ellas puede actuar

independientemente en el desarrollo de la agresividad.

Impulso.- Según Buss, la capacidad para retrasar una reacción es un signo de madurez. Los individuos difieren considerablemente en su capacidad para retrasar sus reacciones y para tolerar la frustración. Los que no pueden esperar tienen mayores probabilidades de ser agresivos que los que pueden tolerar la tensión de la espera.

Intensidad de reacción.- Algunos individuos tienden a reaccionar intensamente ante situaciones que producen reacciones moderadas en la mayoría de las personas. Cuanto mayor es la intensidad de la ira, mayor la probabilidad y la intensidad de la agresión. El individuo altamente reactivo será más agresivo que los individuos menos reactivos.

Nivel de actividad.- El nivel de actividad se refiere al monto de energía gastada en las actividades cotidianas. En su actividad laboral, la persona enérgica inevitablemente se incluye a sí misma en más interacciones con otros, especialmente de carácter competitivo y de conflicto. Así, cuanto más grande sea el nivel de actividad, mayor será la probabilidad de un hábito agresivo fuerte.

Independencia.- La independencia se refiere a la autosuficiencia y a la resistencia ante las presiones del grupo. Para el individuo independiente hay más factores irritantes en sus actividades de la vida cotidiana debido a las presiones de la conveniencia y sumisión hacia los requerimientos de otros. De este modo, la persona independiente, casi por definición, tiene un hábito agresivo más fuerte que la persona subordinada y conformista.

3.6. EL INVENTARIO BUSS-DURKEE

En 1956, Buss y sus colaboradores entrevistaron a pacientes

psiquiátricos en un intento para evaluar su agresividad y hostilidad. Una categoría incluía agresión verbal, alaridos, insultos, gritos, disputas y el ser caústico, irónico o burlón. Consideraban necesario recurrir a las clasificaciones debido a la dificultad de descubrir una dimensión de la intensidad de la agresión que pudiera ser fácilmente presentada por cantidades. Aquí cabe aclarar que no son mencionadas en el reporte el resto de las categorías ni lo que en ellas quedó incluido.

En 1957, al idear el Inventario, Buss y Durkee retoman el supuesto alternativo de que era necesario, y útil, dividir al comportamiento hostil agresivo en subclases. Inicialmente utilizaron las subclases empleadas en el estudio de 1956, pero más tarde elaboraron las siguientes:

1. Asalto.- Violencia física contra otros. Esto incluye la pelea, pero no la destrucción de objetos.
2. Agresión Indirecta.- Agresión indirecta y no dirigida. El comportamiento indirecto, como la murmuración maliciosa o las bromas, lo es en el sentido de que la persona odiada no es atacada directamente. La agresión no dirigida, tal como el pataleo y el dar portazos, consiste en una descarga de acción negativa contra nadie en particular.
3. Irritabilidad.- Disposición de estallar a la menor provocación. Esto incluye comportamiento irascible refunfuños, exasperación y grosería.
4. Negativismo.- Comportamiento dirigido generalmente contra la autoridad. Esto implica un rechazo a cooperar que puede variar de la no complacencia pasiva a la rebelión abierta con tra las reglas y costumbres.
5. Resentimiento.- Celos y odios hacia otros. Esto se refiere a un sentimiento de cólera hacia el mundo por un maltrato real o imaginario.
6. Sospecha.- Proyección de la hostilidad hacia otros. Esto varía desde el simple hecho de ser desconfiado y cauto hasta creer que otros son derogatorios o que planean hacer daño.

7. Agresión Verbal.- Agresión negativa expresada tanto en el estilo como en el contenido de la palabra. El estilo incluye discusión, gritos y alaridos; el contenido incluye amenazas, insultos y la crítica excesiva.

8. Culpa.- Definida en términos de sentimientos de maldad, mal proceder y remordimiento de conciencia. Esta escala fue agregada por el interés de observar la correlación entre la influencia inhibitoria de la culpa y la expresión de los comportamientos que frecuentemente son inhibidos.

En cuanto a la técnica para la redacción de los reactivos, partiendo que éstos deben redactarse de manera que pueda minimizarse la defensa en la respuesta y estableciendo que la conveniencia social explica gran parte de la variación de las respuestas de una persona normal a los inventarios, Buss y Durkee intentaron facilitar el comportamiento indeseable socialmente admitido empleando tres estrategias para escribir los reactivos.

Primero, suponer que el estado socialmente indeseable ya existe y preguntar como está expresado: "Cuando realmente pierdo la paciencia soy capaz de cachetear a alguien". "Cuando me enojo digo cosas detestables". En estos reactivos se asume la pérdida de paciencia y solamente se pregunta al sujeto si la expresa. Este procedimiento da énfasis a un informe del comportamiento y tiende a minimizar los juicios de valor asociados con la hostilidad.

Segundo, proporcionar una justificación a la manifestación de la agresión: "Quienquiera que me insulte o insulte a mi familia está buscando una pelea". "Las personas que continuamente me molestan están pidiendo un puñetazo en la nariz". "Como la mayoría de las personas sensibles, fácilmente me fastidio por los modales de los demás". Cuando el reactivo proporciona una exposición razonada de la agresión, se reducen las reacciones de defensa y culpabilidad del sujeto y éste no contesta necesariamente en la dirección de la conveniencia social.

Tercero, emplear modismos: "Si alguien me provoca consi-
gue lo que busca". "Cuando estoy enojado con alguien, lo conde-
no al silencio". Los modismos frecuentemente se emplean en la
vida cotidiana y para describir el propio comportamiento y los
sentimientos hacia otros. Por lo tanto, es posible que cuando
se aplican tales frases deban ser aceptadas y admitidas fácil-
mente.

Por otro lado, en 1957, Buss y Durkee habían tomado en
cuenta los efectos de respuesta para incluir reactivos verdade-
ros y falsos. Si todos los reactivos habían medido en dirección
de la hostilidad sólo cuando se marcaban como "verdaderos", un
sujeto podía obtener una baja calificación simplemente contesta-
ndo todos los reactivos "falsos". Idealmente esta clase de res-
puesta estaba mejor controlada cuando el número de reactivos ver-
daderos equivalía al número de reactivos falsos. Sin embargo,
tal equivalencia no fue posible por la dificultad de construcción
de reactivos falsos que reunieran los criterios anteriores. Por
lo tanto, se estableció un criterio de tres reactivos verdaderos
por uno falso.

ANÁLISIS DE REACTIVOS

La primera versión del Inventario (Buss y Durkee, 1957)
consistió en 105 reactivos, distribuidos aleatoriamente en el
mismo. Fue administrado a un grupo de estudiantes universitarios,
compuesto por 85 hombre y 74 mujeres. En un intento para reducir
la defensa todos los cuestionarios fueron anónimos. Las distin-
tas escalas de agresión y la escala de culpa fueron calificadas
y, por separado, se desarrolló el análisis de reactivos para hom-
bres y mujeres.

Fueron usados dos criterios para la selección de reactivos:
frecuencia y consistencia interna. La frecuencia se refiere a
la ocurrencia de la conducta particular en la población, como me-
dida proporcional de la respuesta de la muestra en dirección de

la agresión o culpa. Si una conducta dada es casi universal en la población o está virtualmente ausente, obviamente, no se distinguirá entre los sujetos. Un criterio de frecuencia era necesario para eliminar los reactivos que eran contestados en una sola dirección para todos los sujetos y se decidió aceptar solo reactivos que hubieran sido contestados entre un 15 y un 85% de la muestra en una sola dirección.

La consistencia interna fue medida por la correlación de un reactivo con el total de la escala de la cual perteneciese. Dado que los reactivos fueron contados dicotómicamente, se utilizó el coeficiente de correlación biserial. El criterio para la selección de reactivo fue una correlación de un mínimo de 0.40 para ambas muestras.

Sólo 60, de los 105 reactivos originales reunieron los criterios de frecuencia y consistencia interna. El número de reactivos en varias de las escalas fue tan bajo que la falta de confiabilidad pareció inevitable. Por consiguiente, fueron agregados nuevos reactivos y los primeros, modificados. La mayoría de los cambios fueron intentados para modificar la medida de frecuencia; esto es, disminuir la popularidad de los reactivos universalmente conocidos e incrementar la popularidad de los reactivos poco conocidos.

El inventario corregido contenía 94 reactivos. Fue administrado a un grupo de 62 hombres y 58 mujeres estudiantes universitarios y, por separado, se desarrolló el análisis de reactivo para cada sexo. Nuevamente, la correlación mínima de reactivo escala fue de 0.40, pero esta vez el criterio de frecuencia fue modificado. El primer análisis de reactivos había revelado diferencias sexuales en la proporción de la respuesta por muestra en dirección de la agresión o la culpa. Para varios reactivos, la proporción de respuesta de los hombres fue arriba del 15%, pero la proporción de respuesta de las mujeres fue menor al 15%. Dado que el criterio de frecuencia de 15 a 85% para muestra total,

podía eliminar reactivos que diferenciaron entre hombre y mujeres, fue adoptado un criterio menos estricto: la proporción - 15-85% se establecería en cada grupo por separado. En suma, un intento fue hecho para asegurar que cada escala tuviera reactivos con frecuencias que variaran sobre un amplio rango.

El segundo análisis de reactivos, produjo 75 reactivos, 66 para agresión y 9 para culpa; fueron descartados más reactivos falsos que reactivos verdaderos y la forma final del Inventario contiene 60 reactivos verdaderos y 15 falsos. Cada reactivo es tá agrupado con otros de la misma escala. Los reactivos falsos fueron marcados con la letra "F".

ANALISIS FACTORIAL

La forma final del Inventario fue administrada a un grupo de 85 hombres y 88 mujeres universitarios (Buss y Durkee, 1957). Fueron calificadas las ocho escalas y se computarizaron las correlaciones producto-momento en hombres y mujeres por separado. Las matrices de correlación son presentadas en las Tablas 1 y 2. Ninguna de las correlaciones de las mujeres y sólo 2 de los hombres, están por encima de 0.50, lo cual sugiere que las distintas escalas están agrupadas, al menos, como conductas parcialmente independientes.

Para extraer dos factores de cada matriz de intercorrelación fue usado el método centroide de Thurstone. Los ejes para hombres y mujeres fueron rotados a la misma estructura simple, de tal modo que las cargas factoriales de los dos sexos podían ser comparables. Estas cargas factoriales son presentadas en la Tabla 3.

Si sólo las cargas factoriales de 0.40 o más son consideradas significativas, el primer factor está definido por Rentimiento y Susplicacia para los hombres y, por Resentimiento, Susplicacia y Culpa para las mujeres. El segundo factor está definido por

Agresión Física, Agresión Indirecta, Irritabilidad y Agresión Verbal para ambos sexos, con la adición de Negativismo para las mujeres fueron generalmente similares, siendo las diferencias insignificantes y azarosas. Dado que los mismos ejes fueron usados para los hombres y las mujeres, esta similitud de cargas factoriales sugiere que la estructura factorial es estable.

Los dos factores extraídos de la matriz de intercorrelación proporcionan a la agresividad un componente "emocional" o actitudinal ("maldición, la gente de ninguna manera es buena") y un componente motor que incluye varias conductas agresivas; sin embargo, se notaría que las cargas factoriales no son altas. El promedio total de las ocho variables fue de 0.43 para los hombres y 0.40 para las mujeres, dejando inexplicada más de la mitad de la varianza. Parte de esta varianza específica puede ser atribuida a la falta de confiabilidad de las escalas (específicamente porque son cortas), pero parece ser que hay mucha varianza que es estable y única.

La presencia de varianza única no es sorpresa, ya que parece ser que hay más de dos componentes de agresividad. Por ejemplo, el segundo factor incluye Agresión Física y Verbal; no obstante, son muchos los sujetos verbalmente agresivos que lo son físicamente. De igual modo, con respecto al primer factor, el resentimiento puede ser visto en la ausencia de desconfianza y suspicacia. La presencia de varianza única parecería reflejar la aparición de estos patrones dentro de cada factor.

La población usada para obtener los dos factores fue una población normal (Buss y Durkee, 1957), pero éstos tienen relevancia en poblaciones clínicas; por ejemplo, las características asociadas con las personalidades paranoides, sugiere que tales sujetos podrían calificar alto en Resentimiento y Sospecha (factor 1) y bajo en otras escalas. Un ejemplo más, las personalidades histéricas podrían calificar bajo en Resentimiento y Sospecha y alto en Irritabilidad, Negativismo y Agresión Verbal.

En ambos casos, no es posible hacer alguna predicción con respecto a la Agresión Física, dado que esta variable se piensa que está relacionada con las variables de sexo, estatus socioeconómico, psicopatología, etc.

DESCRIPCION DE LAS ESCALAS

Buss y Durkee, al conformar su inventario, dividieron al comportamiento hostil-agresivo en subclases. Esta clasificación comprende dos clases de agresividad (Sospecha y Resentimiento) y cinco clases de agresión (Física, Verbal, Indirecta, Irritabilidad y Negativismo). Se agregó la categoría "Culpa" por el interés de observar la correlación de la influencia inhibitoria de la culpa y la expresión de los comportamientos que frecuentemente son inhibidos.

Cada escala está formada por un número distinto de reactivos construidos, por las razones antes mencionadas, en su mayoría en forma afirmativa y algunos en forma negativa. El número de reactivos por escala quedó así: Agresión Física, 10; Agresión Verbal, 13; Agresión Indirecta, 9; Irritabilidad 11; Negativismo, 5; Resentimiento, 8; Sospecha 10 y Culpa, 9. El número entre paréntesis corresponde al orden en el cuadernillo de reactivos. Los reactivos que al lado del número tienen la letra "F" están fraseados en dirección opuesta a la agresión por lo que tienen dicha letra. Para estos reactivos falsos se asigna un punto únicamente cuando la respuesta es falsa y para los restantes cuando la respuesta es verdadera.

AGRESION FISICA

1. En algunos momentos no puedo controlar mi necesidad de golpear a otros. (1)
- 2.F No hallo ninguna buena razón para no atacar a otros. (4)
3. Quien me busca, me encuentra. (13)
4. Cualquiera que insulte a mi familia o a mi, se busca una buena pelea. (27)

5. Quienes me molestan demasiado, se están buscando un buen puñetazo. (37).
6. Si alguien me golpea primero, se busca una buena pelea. (39)
7. Cuando me enojo, me siento capaz de abofetear a alguien (51).
8. Peleo, siempre que tengo la ocasión de hacerlo. (61).
9. Si debo recurrir a la violencia física para defender mis derechos, lo hago (63).
10. Se de quien por provocarme, se ha buscado una pelea. (73).

AGRESION INDIRECTA.

1. A menudo chismorreo de quien no me cae bien. (11).
- 2.F Nunca me enfurezco tanto como para arrojar cosas. (24)
3. Cuando me enojo, doy portazos. (21)
- 4.F Nunca hago bromas pesadas (34).
5. Muchas veces cuando me enojo, me encapricho. (45)
6. A veces me emberrincho, cuando no consigo lo que quiero. (48)
- 7.F Desde los 10 años no he vuelto a hacer berrinche. (58)
8. Recuerdo haberme enojado tanto que arrojé lo primero que encontré a mano. (60)
9. A veces demuestro mi enojo golpeando los puños sobre la mesa. (71)

IRRITABILIDAD

1. Así como me enojo, se me pasa. (5)
- 2.F Siempre soy paciente con los demás. (7)
3. Me enojo más de lo que la gente supone. (17)
4. Me hierve la sangre cuando alguien se burla de mí. (19)
- 5.F No permito que nadie me moleste cuando se me trata mal. (29)
6. A veces me molesta la sola presencia de la gente. (31)
7. A veces me siento como pólvora que va a explotar. (41)
8. En ocasiones, me siento agresivo. (43)

9. No puedo evitar ser rudo con quienes no me agradan. (53)
- 10.F No permito que me irrite cualquier cosa sin importancia. (55)
11. Ultimamente, he estado malhumorado. (67)

NEGATIVISMO

1. No hago lo que me piden, a menos que me lo pidan de buena forma (10)
2. No me gustan las reglas y siento deseo de violarlas. (22)
3. Cuando alguien es autoritario, hago lo contrario de lo que se me pide. (35)
4. Cuando la gente me exige algo, tomo mi tiempo para realizarlo. (46)
5. Ocasionalmente, cuando me enojo con alguien, le dejo de hablar (70)

RESENTIMIENTO

1. Es injusto que yo no pueda tener lo que deseo. (2)
2. Los otros siempre tienen oportunidades. (14)
3. Cuando pienso en todo lo que me ha sucedido, me asalta un profundo resentimiento. (16)
4. Casi todas las semanas encuentro a alguien que no es de mi agrado. (26)
5. Aunque no lo demuestre, a veces los celos me matan. (38)
- 6.F No conozco nadie a quien no odie completamente. (50)
7. Si permitiera a los demás verme tal y como soy, les resultaría penoso tratarme (62)
8. A veces siento que he tenido muy mala suerte en la vida. (74)

SOSPECHA

1. Se que la gente habla a mis espaldas. (9)

2. Me cuidó de quienes me demuestran demasiada amistad. (12)
3. Existe mucha gente que siente desagrado hacia mí. (23)
4. Mucha gente me cela. (33)
5. En ocasiones, tengo la sospecha de que se están riendo de mí. (36)
6. Mi lema es: "No confíes en los extraños". (47)
7. Me molesta que otros hagan cosas buenas por mí. (57)
8. Pensaba que la mayoría de la gente decía la verdad, pero ahora sé que estoy equivocado. (59)
- 9.F No tengo enemigos que realmente quieran hacerme daño. (69)
- 10.F A veces siento que la gente está tratando de insultarme (72)

AGRESION VERBAL

1. Cuando no me gusta la conducta de alguien, se lo digo. (6)
2. Me encuentro muchas veces en desacuerdo con los demás. (18)
3. No puedo evitar la discusión cuando estoy en desacuerdo. (20)
4. Pido que los demás respeten mis derechos. (30)
- 5.F Aún enojado, no uso "palabras fuertes". (32)
6. Si alguien me fastidia, se lo digo. (42)
7. Cuando me gritan, les grito. (44)
8. Cuando me enfurezco, digo cosas feas. (54)
- 9.F No podría poner a nadie en su lugar, aunque lo pudiera hacer. (8)
10. Acostumbro no cumplir mis amenazas. (66)
11. Cuando discuto, elevo mi voz. (68)
- 12.F Por lo general, escondo mi opinión sobre los demás. (56)
- 13.F Siempre trato de evitar las discusiones. (65)

CULPA

1. Las pocas veces que engañé, sentí remordimiento. (3)

2. A menudo me avergüenzo de mis malos pensamientos. (15)
3. La gente que descuida su empleo debe avergonzarse de ello. (25)
4. Me entristece pensar que no hice lo bastante por mis padres. (28)
5. Necesito que mis pecados me sean perdonados. (40)
6. Hago muchas cosas de las cuales me avergüenzo después. (49)
7. El fracaso me provoca remordimiento. (52)
8. Cuando actuo mal, mi conciencia me lo reprocha. (64)
9. A veces creo que no he vivido el lado bueno de la vida. (75)

T A B L A 1

INTERCORRELACIONES PARA HOMBRES (N=85)

VARIAB.	AGRES. FIS.	AGRES. INDIR.	IRRIT.	NEGATI- VISMO	RESEN- TIMI.	SUSPI- CACIA	AGRES. VERBAL
AGRES. INDIR.	.28						
IRRIT.	.32	.44					
NEGATI- VISMO	.30	.27	.20				
RESEN- TIMIEN	.16	.33	.44	.31			
SUSPI- CACIA	.11	.27	.26	.38	.58		
AGRES. VERBAL	.40	.40	.66	.25	.37	.21	
CULPA	-.03	.28	.24	.08	.27	.25	.16

T A B L A 2

INTERCORRELACIONES PARA MUJERES (N=88)

VARIABLE	AGRES. FIS.	AGRES. INDIR.	IRRIT.	NEGATI- VISMO	RESEN- TIM.	SUSPI- CACIA	AGRES. VERBAL
AGRES. INDIR.	.38						
IRRIT.	.30	.31					
NEGATI- VISMO	.27	.34	.29				
RESEN- TIMEN	.14	.23	.30	.23			
SUSPI- CACIA	.11	.19	.30	.15	.45		
AGRES. VERBAL	.37	.19	.44	.30	.22	.21	
CULPA	-.07	.05	.16	.01	.33	.27	.10

T A B L A 3

CARGAS FACTORIALES ROTADAS EN HOMBRES Y MUJERES

VARIABLE	H O M B R E S			M U J E R E S		
	I	II	h2	I	II	h2
AGRESION FISICA	.17	.54	.27	.19	.61	.38
AGRESION INDIRECT.	.19	.40	.37	.00	.48	.38
IRRITAB.	.11	.57	.60	.14	.47	.44
NEGATIVISMO	.23	.22	.25	-.03	.48	.34
RESENTIMIENTO	.59	.12	.55	.57	.04	.45
SUSPICACIA	.66	-.02	.60	.54	.02	.45
AGRESION VERBAL	.05	.63	.64	.04	.49	.44
CULPA	.29	.03	.14	.50	.28	.33

DEFINICION DE LAS ESCALAS

Agresión Física

Esta categoría puede definirse como un ataque contra un organismo perpetrados por partes de cuerpo (brazos, piernas, dientes, etc.) o por el empleo de armas (cuchillo, pistola, etc.). El ataque es una de las varias respuestas instrumentales que puede vencer una barrera representada por un organismo.

Una calificación significativa indicaría que el sujeto tiende a responder en forma física cuando se presenta un obstáculo o un estímulo adverso representado por otra persona. Su forma de agresión siempre se volcará a golpes contra otra persona sin destruir objetos. Generalmente buscará causar dolor físico a la otra persona.

Verbos de esto podrían ser: golpear, patear, rasguñar, morder, apuñalar, abofetear, aventar, escupir a la cara, lanzar piedras y objetos, golpear con saña.

Agresión Indirecta

El comportamiento agresivo indirecto permite evitar la identificación del agresor y puede ser verbal o física; generalmente se orientará al daño de pertenencias de otras personas.

Una calificación significativa indicaría que el sujeto acostumbra a mostrar su agresividad por medio de murmuraciones maliciosas, divulgando chismes detestables, mencionando palabras obscenas dirigidas a objetos de otras personas, haciendo berrinches, pataleando o rompiendo cristales de sus vecinos.

Verbos de esto podrían ser: chismear, calumniar, injuriar, dar portazos, patalear, etc.

Irritabilidad

Es la disposición del comportamiento para estallar a la menor provocación. Es una situación de cólera impulsiva dentro de un estado de tensión y excitación continua de un individuo.

Una calificación significativa indicaría que el individuo presenta un estado irascible, de carácter "fuerte", no tolera si tuaciones o adversas ni bromas en su persona; responde inmediatamente en forma agresiva cuando la situación no es de su agrado.

Verbos de esto podrían ser: refunfuñar, exasperarse, encolerizarse, crisparse, violentarse, ofender, enfadarse, enojarse.

Negativismo

Es una actitud que implica una reacción verbal implícita de sentimientos negativos (mala disposición) y evaluaciones negativas de las personas y los acontecimientos.

Una calificación significativa indicaría un comportamiento oposicionista, generalmente dirigido contra la autoridad; implica un rechazo a cooperar que puede variar de la no complacencia pasiva a la rebelión abierta contra las reglas y costumbres.

Verbos de éste podrían ser: rechazar, reprobar, ser indiferente, negarse a oír, no cooperar.

Resentimiento

Se refiere a un sentimiento de cólera hacia el mundo por un maltrato real o imaginario. Por lo general, la hostilidad no es expresada en ninguna forma como parte de una reacción agresiva. Típicamente está implícita al pensar continuamente en ataques recibidos en el pasado, rechazos y privaciones.

Una calificación significativa indicaría una manifestación en críticas, comentarios o insinuaciones que desprestigian a la persona que es objeto de resentimiento. Muestra una actitud emotiva, caracterizada por el desagrado o antipatía suscitada por la idea de perjuicio causada a uno mismo o a otro.

Verbos de ésto podrían ser: odiar, celar, criticar, guardar rencor, envidiar, desconfiar, tener sed de venganza.

Sospecha

Proyección de la hostilidad en otros; varía desde el simple hecho de ser desconfiado y cauto hasta creer que otros son dero-gatorios o que planean hacer daño.

Una calificación significativa indicaría una actitud social caracterizada por la duda acerca de la sinceridad de otro o del carácter amistoso de su actitud. Opinión poco favorable respecto a una persona.

Verbos de ésto podrían ser: recelar, desconfiar, dudar, sospechar, tener incredulidad, ser mal pensado.

Agresión Verbal

Acción negativa expresada tanto en el estilo, como en el contenido de la palabra. El estilo incluye discusión, gritos y alaridos; el contenido inserta amenazas, insultos y la crítica excesiva. Se puede definir como una respuesta hablada que descarga estímulos nocivos sobre otro organismo.

Una calificación significativa indicaría que repudia a las personas acostumbra hacer críticas negativas, realiza comentarios agresivos, insulta con palabras fuertes a sus víctimas vociferando y con alaridos. Constantemente utiliza la amenaza como medio para causar temor y miedo. Usa la burla grotesca.

Verbos de ésto podrían ser: ofender, calumniar, amenazar, gritar, discutir, insultar, criticar, repudiar, difamar, "ser burlón".

Culpa

La culpa fue definida en términos de sentimientos de maldad, mal procedimiento y remordimiento de conciencia. Es un estado emotivo en que el individuo se halla dominado por la creencia de que ha infringido alguna norma o comportamiento socialmente aceptado.

Una calificación significativa indicaría remordimiento por sus actos, vergüenza por malos pensamientos o su comportamiento, reproche de conciencia o depresión por su conducta.

Verbos de ésto podrían ser: reprocharse, avergonzarse, arrepentirse, sentir pesar, inquietarse, abochornarse, "sentirse vil y detestable".

ESTABILIDAD

En relación con la estabilidad del Inventario, Buss y Durkee obtuvieron las siguientes correlaciones en un estudio de test-retest en un grupo de 29 mujeres y 29 hombres examinados con un intervalo de 5 semanas:

AGRESION FISICA	0.78
AGRESION INDIRECTA	0.72
IRRITABILIDAD	0.65
NEGATIVISMO	0.46
RESENTIMIENTO	0.61
SOSPECHA	0.67
AGRESION VERBAL	0.72
CULPA	0.64

Estas correlaciones indican una correlación moderada para la mayoría de las escalas y poca estabilidad para el Negativismo. La escala de Negativismo contiene solo cinco reactivos, lo que probablemente redujo la correlación en un grado considerable.

NORMALIZACION

Con el propósito de establecer los valores normales para este instrumento, se dispone de varios conjuntos de valores en estudiantes universitarios y en pacientes psiquiátricos. El primer conjunto de valores para estudiantes universitarios se reunió en la Universidad de Indiana con 85 hombres y 88 mujeres. Se reportan las medias y las desviaciones estandar para cada grupo.

MUESTRA DE LA UNIVERSIDAD DE INDIANAPOLIS

	H O M B R E S		M U J E R E S	
	\bar{X}	DS	\bar{X}	DS
AGRESION FISICA	5.1	2.5	3.3	2.3
AGRESION INDIRECTA	4.5	2.2	5.2	2.0
IRRITABILIDAD	5.9	2.7	6.1	2.8
NEGATIVISMO	2.2	1.3	2.3	1.2
RESENTIMIENTO	2.3	1.9	1.8	1.6
SOSPECHA	3.4	2.1	2.3	1.8
AGRESION VERBAL	7.6	2.7	6.8	2.6
CULPA	5.3	1.9	4.4	2.3

Un segundo conjunto de valores fue colegido en la Universidad

de Pittsburg en 50 hombres y 85 mujeres. En esta Universidad los inventarios fueron firmados; en tanto que en la Universidad de Indiana fueron anónimos.

MUESTRA DE LA UNIVERSIDAD DE PITTSBURG

	H O M B R E S		M U J E R E S	
	\bar{X}	DS	\bar{X}	DS
AGRESION FISICA	4.6	2.6	2.9	2.0
AGRESION INDIRECTA	4.2	2.1	4.6	2.1
IRRITABILIDAD	3.9	2.5	4.5	2.2
NEGATIVISMO	1.8	1.1	1.9	0.9
RESENTIMIENTO	1.2	1.7	1.3	1.4
SOSPECHA	1.7	1.7	1.8	1.4
AGRESION VERBAL	7.2	2.6	6.0	2.3
CULPA	3.2	2.1	4.1	1.9

El estudio de James Flynn (citado por Buss, 1969) con estudiantes de la Universidad del Estado de Washington sugiere que el anonimato es de mayor importancia que las diferencias regionales. Flynn reporta las medias y las desviaciones estandar de 73 hombres y 104 mujeres anónimos y 70 hombres y mujeres que firmaron el inventario.

MUESTRA DE LA UNIVERSIDAD DEL ESTADO DE WASHINGTON

	ANONIMO				FIRMADO			
	HOMBRES		MUJERES		HOMBRES		MUJERES	
	\bar{X}	DS	\bar{X}	DS	\bar{X}	DS	\bar{X}	DS
AGRESION FISICA	5.2	2.5	3.1	1.9	4.9	2.7	2.9	1.9
A. INDIRECTA	4.8	2.4	5.0	2.0	4.4	2.1	4.9	2.0
IRRITABILIDAD	5.5	2.4	5.4	2.5	5.1	2.6	4.6	2.0
NEGATIVISMO	2.3	1.4	2.1	1.3	1.9	1.2	1.9	1.2
RESENTIMIENTO	2.1	1.9	1.7	1.7	1.9	1.7	1.3	1.4
SOSPECHA	2.7	1.9	2.1	2.1	2.6	1.7	1.8	1.4
AGRESION VERBAL	7.3	2.8	5.8	2.6	7.4	1.9	5.5	2.7
CULPA	4.6	2.1	4.6	2.2	3.8	2.7	3.3	2.4

En conclusión de los tres conjuntos de valores encontrados en muestras universitarias, es necesario destacar que las puntuaciones son levemente superiores cuando el inventario es anónimo.

Por otro lado, el Inventario también ha sido probado con pacientes psiquiátricos, consistiendo la primera muestra en 53 hombres y 114 mujeres del Hospital Carter de Indianapolis.

MUESTRA DEL HOSPITAL CARTER DE INDIANAPOLIS

	H O M B R E S		M U J E R E S	
	\bar{X}	DS	\bar{X}	DS
AGRESION FISICA	3.3	2.2	2.5	2.2
AGRESION INDIRECTA	3.6	2.0	3.9	2.0
IRRITABILIDAD	5.0	2.8	5.7	2.8
NEGATIVISMO	1.6	1.4	1.6	1.0
RESENTIMIENTO	2.9	2.0	2.6	1.7
SOSPECHA	3.3	2.2	3.3	2.5
AGRESION VERBAL	5.3	2.7	4.7	2.7
CULPA	5.6	2.0	5.5	2.2

La comparación de las puntuaciones de los pacientes con la de los estudiantes revela que: 1) Los estudiantes obtuvieron una puntuación menor en Resentimiento y Sospecha, sugiriendo una menor intensidad en la Hostilidad y 2) Los estudiantes obtuvieron una mayor puntuación en agresión verbal. Por tanto, estas comparaciones sugieren que los pacientes psiquiátricos son más hostiles pero menos agresivos verbalmente que los estudiantes.

Flynn (citado por Buss, 1969) también administró el Inventario a pacientes psiquiátricos del Hospital Eastern de Washington, 49 hombres y 77 mujeres en forma anónima y 52 hombres y 73 mujeres que firmaron.

MUESTRA DEL HOSPITAL EASTERN DE WASHINGTON

	ANONIMO				FIRMADO			
	HOMBRES		MUJERES		HOMBRES		MUJERES	
	\bar{X}	DS	\bar{X}	DS	\bar{X}	DS	\bar{X}	DS
AGRESION FISICA	4.8	2.8	3.0	2.3	4.1	2.3	2.9	2.1
A. INDIRECTA	3.7	2.5	3.7	2.2	3.4	2.4	3.1	2.1
IRRITABILIDAD	5.0	2.6	4.9	2.8	4.0	3.0	4.2	2.4
NEGATIVISMO	2.1	1.4	2.1	1.4	1.8	1.4	1.6	1.4
RESENTIMIENTO	3.1	2.0	3.0	2.0	2.2	1.9	2.2	1.8
SOSPECHA	4.6	2.6	4.4	2.9	3.1	2.3	3.0	2.5
AGRESION VERBAL	6.4	3.1	5.5	2.8	5.7	3.0	4.9	2.7
CULPA	5.4	2.3	5.4	2.3	4.7	2.7	4.6	2.3

Es evidente, que las diferencias entre los puntajes obtenidos por los estudiantes universitarios y por los pacientes psiquiátricos no pueden ser atribuidas al anonimato.

Las diferencias encontradas entre los pacientes y los estudiantes universitarios tienen sentido en términos de un enfoque clínico hacia la agresión y hostilidad en individuos alterados.

3.7. INVESTIGACIONES EN MEXICO

En 1977, Choynowsky publicó en la Revista de Enseñanza e Investigación en Psicología la investigación titulada "Estudio de la agresividad en los adolescentes mexicanos", iniciada en 1975

y que se componía de una serie de proyectos que tenían como objetivo el estudio de la personalidad del mexicano. Para ello, se utilizaron varios instrumentos de medición de la agresión, entre ellos, el Inventario de Agresión de Buss y Durkee, mismo que fue usado por Choynowsky en Polonia y Suecia.

El estudio de Choynowsky está basado en un modelo teórico sobre el desarrollo de la personalidad agresiva elaborado por el director de la investigación y su tema no es el comportamiento agresivo en una situación limitada espacial y temporalmente, sino la agresividad como un rasgo complejo de la personalidad.

Choynowsky considera necesario mencionar que aunque en el título del estudio se habla de los adolescentes mexicanos, en realidad no se trata especialmente de los mexicanos, sino de la agresividad como tal, porque se puede suponer que varias regularidades, que se esperaba descubrir, tienen un carácter general. Y, aunque se habla de la agresividad, agrega el autor, esta investigación puede considerarse como un estudio de la personalidad en sus varios acondicionamientos y vinculaciones, así como un ejemplo del enfoque predominantemente multivariado a su investigación.

El Inventario de Agresión de Buss y Durkee, fue utilizado por Choynowsky e Idman sólo en algunos proyectos del estudio. A la traducción en español del Inventario (realizada en la Universidad Iberoamericana), se le agregaron 5 escalas del Cuestionario de Hostilidad y Dirección de la Hostilidad de Foulds -Foulds Hostility and Direction Hostility Questionnaire- y 10 reactivos tomados del Inventario de Personalidad Juvenil de Eysenck -Eysenck Junior Personality Inventory- y 6 contruidos por el director del estudio. Se añadieron, además, 42 reactivos experimentales para hacer un total de 184 con cinco respuestas posibles (desde totalmente de acuerdo hasta totalmente en desacuerdo) para cada uno que conformaron la versión experimental del Inventario de Personalidad.

Con este Inventario, globalmente se examinaron 2,055 sujetos, alumnos de primaria, secundaria y preparatoria, se codificaron los datos y se estimó la consistencia interna de las escalas.

En cuanto al Inventario de Buss y Durkee, Choynowsky e Idman obtuvieron la consistencia interna de sus 8 escalas en Suecia, por lo que estos valores se pueden comparar con los obtenidos en México por ellos mismos y que son los siguientes (Choynowsky, 1977):

CONSISTENCIA INTERNA

	SUECIA N=665	MEXICO N=1999
AGRESION FISICA	0.72	0.64
A. INDIRECTA	0.53	0.50
IRRITABILIDAD	0.57	0.62
NEGATIVISMO	0.39	0.49
RESENTIMIENTO	0.57	0.50
SOSPECHA	0.55	0.58
AGRESION VERBAL	0.59	0.63
CULPA	0.69	0.62

Estos resultados fueron una base importante para la elaboración del "Inventario Comprensivo de la Agresividad" (ICA, por sus siglas), construido por Choynowsky. El director del estudio redactó seis versiones del Inventario con un total de 826 reactivos que formaban 25 escalas "a priori". Estas fueron divididas

en 6 cuadernos, desde 3 hasta 5 escalas en cada uno, porque el inventario completo era demasiado largo para aplicarlo en su totalidad.

Se aplicó a 2547 sujetos, alumnos de secundaria, 1428 hombres y 1119 mujeres y se realizaron con varios métodos (los cuales no son mencionados), cerca de 100 análisis factoriales. En base a ellos, se suprimieron varios reactivos y, eliminando o juntando algunas escalas, se obtuvieron, en la segunda redacción del inventario, 13 escalas, en lugar de las 25 anteriores. El total de 13 escalas estaba compuesto por 162 reactivos, a los cuales el autor añadió 114 y se imprimió la segunda versión en un cuaderno con 276 reactivos.

Esta segunda versión se aplicó a 2202 alumnos de secundaria y nuevamente se realizó una serie de análisis factoriales. Se obtuvieron los siguientes coeficientes de consistencia interna.

INVENTARIO COMPRESIO DE LA AGRESIVIDAD (ICA)

ESCALA	CONSISTENCIA INTERNA
AGRESION FISICA	0.81
AGRESION VERBAL	0.82
MALICIA	0.82
IRRITABILIDAD	0.87
NEGATIVISMO	0.80
VENGATIVIDAD	0.86
RESENTIMIENTO	0.80
SUSPICACIA	0.82
A. VICARIA	0.82
INTROPUNITIVIDAD	0.86
ANSIEDAD	0.83
AUTOCONTROL	0.83
MENTIRA	0.81

El coeficiente medio de la consistencia interna es de 0.83, por lo que Choynowsky afirma que ésta se halla por arriba de las reportadas para los Inventarios de Buss y Durkee y de Foulds.

Por otro lado, el proyecto "Agresividad, Ansiedad y Mecanismo de Defensa" forma parte del Estudio de Agresividad dirigido por Choynowsky. Dicho proyecto fué el tema de la tesis de doctorado de Lenz Einhaus en 1981. Este trabajo evalúa dos problemas: la relación entre la agresividad y la ansiedad en los adolescentes y los cambios en las respuestas a inventarios de ansiedad y de agresividad en situaciones de estrés que activan los mecanismos de defensa (Choynowsky, 1978).

Según la autora, no se pretendía determinar si la agresividad es innata o no, ni establecer una nueva teoría o definición de agresividad. Se intentó observar si en una situación de estrés (factor situacional), los adolescentes expresan una mayor agresividad y si esto tiene relación con el nivel de ansiedad, de culpa y los mecanismos de defensa que, en este caso, pueden considerarse como factores que influyen en la inhibición o expresión de la agresividad o ansiedad. Los instrumentos utilizados en la investigación fueron: 1) el Inventario de Agresión de Buss y Durkee; 2) el Inventario de Ansiedad-Rasgo-Estado (IDARE) De Spielberger y Díaz-Guerrero y 3) la Escala de Autoevaluación R-S (Represión-Sensibilización) de Byrne.

La investigación se llevó a cabo con un grupo de 68 sujetos del sexo masculino y 55 del sexo femenino con un nivel de escolaridad de primer año de preparatoria y con un nivel socioeconómico medio-alto. Sus edades fluctuaban entre los 14 y 17 años. El diseño fue del tipo Test-Retest y no se reportan los resultados específicos de cada uno de los instrumentos utilizados. La autora concluye que:

1. En la primera aplicación, los sensibilizadores (hombre y mujeres) difirieron significativamente en todas las escalas del Inventario.

2. En la segunda aplicación, los sensibilizadores (hombres y mujeres) difirieron significativamente en Agresividad Indirecta, Irritabilidad, Negativismo, Resentimiento, Sospecha y Culpa.

3. Se encontraron diferencias significativas entre los grupos experimentales y de control en Agresividad Verbal, Negativismo y Resentimiento en las mujeres represoras y sensibilizadoras.

4. Los hombres y las mujeres difirieron significativamente en Agresividad Física.

5. En Irritabilidad, las mujeres obtuvieron puntajes superiores a los hombres en ambas aplicaciones.

6. En Negativismo y Culpa los hombres mostraron calificaciones superiores a las mujeres en ambas aplicaciones, aunque las diferencias no fueron significativas.

7. En Irritabilidad, los hombres difirieron significativamente de las mujeres sensibilizadoras y represoras.

8. En Resentimiento, difirieron significativamente las mujeres represoras de los grupos experimental y control.

9. En Suspiciousidad, difirieron significativamente los sensibilizadores y represores del grupo control y experimental, en ambos sexos.

Además de las investigaciones mencionadas anteriormente, otras han utilizado, también, el Inventario de Agresión de Buss y Durkee. En 1986. Oliva Mendoza llevó a cabo un "Estudio de la Agresión en la Psicología del Deporte". Basándose en la traducción argentina y sólo haciendo algunas ligeras modificaciones en algunas frases del Inventario, intentó identificar que tipo de agresividad se manifiesta en los practicantes de karate, futbol y los no deportistas. Para ello, aplicó el Instrumento a 50 sujetos de cada grupo. Todos ellos de sexo masculino y con edades

entre los 18 y los 24 años; con una escolaridad que iba desde secundaria hasta profesional y con un tiempo de práctica (en el caso de los deportistas) entre los 6 y los 24 meses. Oliva Mendoza concluye, entre cosas, que:

1. El grupo de karate difiere significativamente de los grupos de futbol y no deportistas en cuanto a la Agresión Física
2. El grupo de futbol obtuvo los puntajes más altos en Agresión Verbal, Negativismo y Culpa, comparados con el grupo de karate y en Agresión Física y Culpa comparados con el grupo de no deportistas.
3. El grupo de no deportistas, fue superior en Agresión Indirecta, comparado con el grupo de karate e inferior en Agresión Física, respecto a los otros dos grupos.
4. Para este estudio, se determinó que la práctica del deporte, particularmente el futbol y karate, es una variable que influye para que se presenten manifestaciones agresivas. Sin embargo, se puede pensar que los sujetos agresivos tienden a practicar algún deporte y los no agresivos no se preocupan de hacerlo.

Como hasta aquí puede observarse, el Inventario de Agresión de Buss y Durkee ha sido utilizado en varias investigaciones realizadas en México.

A continuación, se presentan los valores obtenidos por Oliva (1986) en su investigación. Estos valores son retomados en la discusión para efectos de comparación.

PUNTAJES POR SUBESCALA Y TOTAL EN EL INVENTARIO DE AGRESION
BUSS-DURKEE EN KARATECAS, FUTBOLISTAS Y NO DEPORTISTAS

(\bar{X} +D.E.)

	AGRESION FISICA	AGRESION INDIRECTA	IRRITA- BILIDAD	NEGATIVIS- MO	RESENTI- MIENTO
KARATECAS N=50	6.1+2.0	2.7+1.9	5.1+1.7	2.8+1.2	3.0+1.2
FUTBOLISTAS N=50	5.0+2.2	3.3+2.2	5.0+1.8	3.3+1.1	3.2+1.3
NO DEPORTISTAS	3.9+2.2	3.6+1.7	5.5+2.0	2.9+1.2	3.0+1.4
	SOSPECHA	AGRESION VERBAL	CULPA	TOTAL	
KARATECAS N=50	4.7+1.5	5.4+2.2	5.2+1.6	35.3+13.6	
FUTBOLISTAS N=50	4.4+1.5	7.5+2.2	6.7+1.8	38.8+14.5	
NO DEPORTISTAS	4.5+1.6	7.5+2.2	5.8+2.2	37.1+14.8	

CAPITULO IV

TRANSPORTE Y AGRESION

En este capítulo se revisan trabajos realizados en torno al tema general de la presente investigación.

En primer término se analizan los estudios llevados a cabo en el extranjero y posteriormente los nacionales, haciendo hincapié en estos últimos.

4.1. INVESTIGACIONES EXTRANJERAS

En Palo Alto, California, Doob y Gross (1968) mostraron, en un estudio con automovilistas, que el estatus del agente frustrador guarda relación inversa con la magnitud de la agresión desplegada por el individuo frustrado. Aproximadamente la mitad de los conductores involucrados en éste experimento tenían un auto de alto estatus, mientras que los restantes poseían un auto de bajo estatus. Se encontró que los de auto de bajo estatus sonaban más el claxon que los de alto estatus en respuesta al bloqueo por un vehículo frustrador y que los hombres tendían a sonar más el claxon, independientemente del estado frustrador en el que se encontraban.

En un intento por reproducir este estudio, Chase y Mills (1973), examinaron las variables de estatus y de sexo. Siguieron las condiciones del experimento original. Un Mercury modelo 1972 sirvió como el auto de alto estatus y un Volkswagen modelo 1968, empolvado y sin brillo, fue usado como el auto de bajo estatus. Para corroborar la validez de estatus asignado, se administró un cuestionario a 30 sujetos. Los resultados mostraron que, efectivamente, el estatus del Mercury 1972 era significativamente más alto que el del Volkswagen 1968. Los sujetos del experimento de campo fueron 40 conductores del área de Toledo, Ohio, 20 para cada condición de estatus. El auto experimental se colocaba delante

del vehículo de estatus hasta detenerlo totalmente. Los observadores midieron la latencia y la frecuencia de cada "claxonazo". El carro experimental terminaba el bloqueo sólo después de que hubiera sonado dos veces el claxon o después de haber transcurrido 15 segundos, lo que ocurriera primero.

Los sujetos que sonaron el claxon más rápidamente eran los que tenían el carro de estatus alto, en contraste con los hallazgos de Doob y Gross (1968). En la condición de estatus alto, la latencia media al primer toquido del claxon fue de 6.25 segundos, en contraste a la latencia media de 10.45 segundos mostrada por los conductores de la condición de estatus bajo ($t=2.36$, $df=38$, $p<.05$). No hubo diferencias significativas entre hombres y mujeres.

En este estudio el estatus del agente frustrador mostró una relación directa con la magnitud a la agresión manifestada por el individuo frustrado. Los sujetos con un auto de estatus alto sonaron más el claxon que los sujetos con un auto de estatus bajo.

En 1971, Deaux cambió el sexo del conductor del automóvil que bloqueaba el tráfico. Bajo condiciones similares, tanto los conductores de sexo masculino como los de sexo femenino se inclinaron a sonar más el claxon a una mujer que conducía que a un hombre. Esto sugiere que el estereotipo de la mujer que conduce es común para ambos sexos, es decir, despierta mayor agresión (vía sonido del claxon) la mujer que el hombre si comete un error al conducir un vehículo.

Por otro lado, existen evidencias anecdóticas que muestran que muchos choferes llegan a ser agresivos cuando son frustrados por las conductas de otros choferes (Turner, Layton y Simons, 1975). Parry (1968) hizo una serie de encuestas con choferes ingleses concernientes a las reacciones agresivas mientras manejaban. Sus hallazgos sugieren que las reacciones hostiles incluyen expresiones faciales, verbalizaciones, gesticulaciones manuales y

manipulación con las luces, además del sonido del claxon. Algunos choferes también reportaron pequeñas peleas o intentos de agredir a otros mientras manejaban.

Así mismo, se ha adaptado el estudio de las conductas agresivas a ambientes naturales (Turner, Layton y Simons, 1975) tomando como base la investigación de Doob y Gross (1968).

Turner, Layton y Simons (1975) condujeron tres estudios en ambientes naturales que consideraban sonar el claxon como una conducta agresiva de los choferes. Todos los estudios tuvieron como escenario la ciudad de Salt Lake en Estados Unidos.

El estudio 1, basado en el cuestionario de Parry (1968), fue diseñado para evaluar la posibilidad de encontrar agresión o enojo suficientemente altos para ser detectados por parte de los choferes en ambientes naturales más que en condiciones experimentales. Los sujetos se obtuvieron de una población de choferes de la Ciudad de Salt Lake y se localizaron en 93 hogares. Se les envió el cuestionario a su domicilio para que lo contestaran: 59 de ellos (63%), así lo hicieron. Doce preguntas (de 77) fueron seleccionadas para el análisis. Los hallazgos señalan que una alta proporción de conductores se enojan o se irritan por conductas de otros conductores. Por ejemplo, el 77% de los hombres y el 56% de las mujeres reportaron el "sudar en la axila" mientras manejaban; así también, el 50% de los hombres y el 15% de las mujeres reportaron "encender las luces en señal de enojo". Esta situación de irritación podía muchas veces llevar a respuestas agresivas, si tal conducta se había presentado previamente (por ejemplo, el sonido del claxon seguido de la obstrucción).

En el estudio 2, con 92 conductores hombres, Turner, Layton y Simons (1975) mostraron que la manipulación de un rifle en un contexto agresivo y la visibilidad de la víctima (deshumanización) influyen significativamente en el sonar del claxon subsecuente a la obstrucción de la señal de la luz (semáforo en luz verde).

Los hallazgos sugieren que la deshumanización y la presencia de un rifle, el cual es percibido como un estímulo agresivo, puede incrementar la probabilidad de respuestas agresivas en un ambiente natural. El rifle no influyó significativamente en la actitud de sonar el claxón cuando estuvo presente en un contexto amigable (al ir de cacería, por ejemplo) y la condición rifle-venganza no influyó significativamente cuando la víctima era visible.

El estudio 3 se realizó con 137 choferes de sexo masculino y 63 de sexo femenino. Se examinaron los efectos de un rifle, de un golpe en la defensa trasera con connotaciones agresivas y las características individuales de los sujetos (sexo e índice exploratorio de estatus de autopercepción) sobre el sonido del claxón.

Los resultados del estudio 3 indican que la presencia de estímulos agresivos puede llevar a niveles bajos de agresión en muchos individuos por la inhibición de la conducta agresiva. De aquí que puede haber limitaciones importantes para la generalización de los efectos de los estímulos agresivos sobre las respuestas de sonar el claxón y posiblemente sobre otras respuestas agresivas y antisociales.

De los tres estudios anteriores puede concluirse que:

- Muchos conductores pueden ser agresivos cuando se frustran por la conducta de otros conductores.
- La presencia de un rifle en un contexto agresivo puede disminuir las conductas agresivas y algunas veces, aumentarlas.
- La presencia de un rifle en un contexto amigable no influye significativamente en la manifestación de la conducta agresiva.
- Cuando la víctima (aquel que será agredido) es visto por el agresor, las conductas agresivas disminuyen.

- Cuando la víctima no es vista por el agresor, las conductas agresivas se incrementan.

Posteriormente, siguiendo las condiciones del procedimiento sugeridas por Turner, Layton y Simons (1975), se investigó el "efecto de un arma" (Halderman y Jackson, 1979) en las respuestas agresivas de conductores de automóviles quienes eran bloqueados durante 12 segundos por una camioneta Pick-up (considerada de bajo estatus). Fueron elegidos 60 hombres de un grupo de conductores que llegaban a una intersección. Estos fueron expuestos a una de tres condiciones (la presentación de un arma en su automóvil, un peatón con un arma o ausencia de arma). Se cuantificaron la frecuencia y la latencia para sonar el claxón, así como algunas conductas adicionales. No hubo diferencias significativas entre las condiciones experimentales y, en general, las respuestas agresivas estuvieron ausentes. Los resultados de las dos primeras condiciones (presentación de un arma en el automóvil y un peatón con arma) corroboran los hallazgos de Turner y cols. (1975). Sin embargo, llama la atención los resultados observados en la tercera condición, donde ante la ausencia de un rifle, las respuestas agresivas estuvieron ausentes.

En 1978, Stokols, Novaco, Stokols y Campbell condujeron un estudio acerca de los efectos de la exposición rutinaria a la congestión de tráfico sobre el carácter, la fisiología y los cambios de comportamiento como un estresor medio-ambiental que impide el movimiento entre dos o más puntos. Sesenta y un empleados industriales de sexo masculino y 39 de sexo femenino fueron asignados a grupos de impedimento bajo, medio y alto, en base de la distancia y duración de sus cambios de comportamiento. Todos fueron clasificados como tipo A o tipo B, de acuerdo a su comportamiento coronario. La distancia, la velocidad del viaje, el tiempo y el número de meses en la misma ruta correlacionaron significativamente con la presión sanguínea sistólica y la diastólica. Contrariamente a lo esperado, los sujetos A que enfrentaron el impedimento medio y los sujetos B del impedimento alto, exhibieron

los valores más altos de presión sanguínea sistólica y los niveles más bajos de tolerancia a la frustración entre los grupos experimentales.

Por su parte, Morales en 1982 realizó una investigación con el objeto de descubrir factores de riesgo coronario en 60 conductores de autotransporte federal que por las características de su trabajo, estaban expuestos a la tensión y a una vida sedentaria y que además, tenían malos hábitos alimenticios, adicción al tabaco y al alcohol y características de obesidad. Encontró que solamente el 8% de la población estudiada eran sanos bioquímica y clínicamente; el 92% restante presentó, por lo menos, un factor de riesgo que se sumaba a las condiciones de trabajo.

Ya que cada dos años los operadores renuevan su licencia médica para obtener la licencia federal a este servicio, Morales (1982) recomienda determinar los índices de colesterol, ácido úrico y triglicéridos en un primer examen rutinario, lo cual permitiría abatir costos sin perder confiabilidad, y controlar preventivamente a aquellos operadores que por observación clínica y exámenes de laboratorio hubieran sido considerados con un alto riesgo coronario; evitando con ello que puedan transformarse inesperadamente en un peligro para sí, para aquellas personas que están confiadas a su responsabilidad y para otras ajenas a su vehículo.

Hauber (1980) observó las reacciones de 966 conductores cuando un peatón se atravesaba en su camino al estar la luz verde del semáforo encendida. El fracaso para detener el peatón, los gestos de enojo o el lenguaje y el sonar el claxon fueron variables importantes. El 33% de los hombres jóvenes y el 19% de las mujeres mayores fueron agresivos. El sexo de los peatones tuvo un efecto igualmente significativo: los peatones de sexo masculino despertaron mayor agresión que los de sexo femenino. La agresión fue mayor por la tarde que por la mañana y los conductores de vehículos comerciales o de negocios fueron más

agresivos que los conductores de automóviles particulares.

En otra etapa del experimento (Hauber, 1980), algunos conductores (n=128) fueron examinados en cuanto a la agresión que manifestaban al recibir dos llamadas telefónicas equivocadas y fueron entrevistados en sus casas, anotando sus reacciones agresivas. El 22% de los sujetos que tenían teléfono y el 41% de los que no tenían, fueron calificados como agresivos.

En este estudio hubo diferencias significativas entre los sexos y la edad también tuvo un papel importante en cuanto a las conductas agresivas manifestadas. Los hombres más jóvenes (33%) y las mujeres mayores (19%) fueron más agresivos que el resto. En términos generales, los hombres fueron más agresivos que las mujeres. Además, hubo mayor agresión cuando el peatón era un hombre que cuando se trataba de una mujer. Se encontró, también, que los conductores de vehículos comerciales eran más agresivos que los de vehículos particulares.

Lo anterior puede explicarse, entre otras cosas por la exposición rutinaria al tráfico de la que son víctima esos conductores y a la cantidad de horas que manejan en el día.

Por otro lado, la temperatura ambiental puede estar asociada, también con el índice de agresión manifestado por los automovilistas. En un estudio reciente (Kenrick y Mckfarlane, 1986) se examinó la influencia de la temperatura ambiental sobre las respuestas de 39 conductores de automóvil del sexo masculino y 36 del sexo femenino. Se utilizó como estímulo un carro puesto en alto total cuando estaba encendida la luz verde del semáforo. El estudio se llevó a cabo en Phoenix, Arizona, durante la primavera y el verano. La edad de los sujetos osciló entre los 16 y los 65 años. Los resultados indican una relación lineal directa entre el sonar del claxon y el aumento en la temperatura. Los resultados fueron más constantes cuando se examinó sólo a los sujetos que habían bajado sus cristales y que probablemente no

no tenían funcionando el aire acondicionado de sus vehículos.

Este reporte parte de la base del enfoque frustración-agresión. El tocar el claxon es una conducta instrumental, asociada, en este caso, con el calor dentro del automóvil.

Por otra parte, se han llevado a cabo estudios que intentan determinar la correlación entre algunas variables de personalidad (inseguridad, agresividad, hostilidad, tolerancia a la frustración, identificación sexual, etc.) y la tendencia a sufrir accidentes automovilísticos o la susceptibilidad a estar involucrado en ellos (Alonso, 1966; Hamilton, 1967; Hertz, 1970; Burkner, 1975).

En 1966, Alonso distinguió tres modalidades de la conducción de automóviles: 1. La llegada a un destino sin ningún contratiempo; 2. Conducir con un potencial agresivo, en quien la configuración personal no revela tal tendencia y 3. La pérdida de control del vehículo, que es siempre causa inmediata de un accidente y en la mayoría de los casos, depende de la agresividad y la debilidad del conductor involucrado. Los hallazgos revelan que los alcohólicos y los sujetos con personalidad insegura y agresiva son responsables de la mayoría de los accidentes; ellos tienen la característica común de reaccionar con una coordinación pobre y movimientos temblorosos. Se concluye que todos los sujetos con manos temblorosas deberían someterse a exámenes psicológicos, psiquiátricos y neurológicos, dado que el temblor puede deberse a cambios en la personalidad o a una lesión en el sistema nervioso.

Desde un enfoque psicoanalítico, un estudio de tres casos de jóvenes de sexo masculino (Hamilton, 1967), que habían estado frecuentemente involucrados en accidentes automovilísticos, específicamente por la parte trasera de los vehículos, mostró similitudes en sus historias de desarrollo. En éstos existían controles pobremente internalizados, dificultades extremas en el

manejo de sus impulsos agresivos, identificaciones sexuales caóticas, así como una intensa ansiedad de castración y miedos homosexuales latentes. Los autos habían sido altamente valorados por ellos -principalmente como un falo, una extensión narcisista de ellos mismos-. La colisión en la defensa trasera de un auto llamativo de otra persona podía ser vista como un atentado contra el mayor temor de violación anal del padre, vía la identificación con el agresor.

En un estudio con tres entrevistas psiquiátricas estructuradas (Hertz, 1970) fueron examinados 35 sujetos de sexo masculino involucrados en accidentes automovilísticos. Los hallazgos en 11 (31%) sujetos indicaron que los conductores con un control pobre de la hostilidad y con baja tolerancia a la frustración son más susceptibles a sufrir accidentes automovilísticos.

Hertz (1970) considera que la entrevista psiquiátrica diseñada por él, podría ser utilizada como una herramienta útil para la detección de factores personales que intervienen frecuentemente en los accidentes.

Por su parte, Burkner (1975) señala la necesidad de medir la agresividad y su dirección en conductores culpables (infractores). Para ello, utilizando la Prueba P-F (Picture-Frustration) de Rosenzweig, realizó un estudio en la República Federal de Alemania con un grupo de 100 automovilistas de sexo masculino, a quienes se les había revocado su licencia por conducir en estado de ebriedad y con un grupo comparativo de 50 hombres y 50 mujeres que deseaban obtener su licencia de manejo pero que tenían problemas visuales (visión pobre). Los resultados indican que los conductores culpables (infraccionados) se defendieron más a sí mismos (defensa del yo); mientras que los sujetos del grupo de comparación demostraron más la necesidad de persistencia (búsqueda de conciliación). Los conductores infraccionados tendieron más a sacar la agresión (dirigirla hacia los demás); los hombres del grupo de comparación dirigieron su agresión hacia sí mismos.

Hasta aquí, se han revisado investigaciones que tienen como variable dependiente a la agresión y ésta a su vez, ha sido medida desde diferentes modalidades (sonar el claxón, expresiones faciales, gesticulaciones manuales, encendido de luces, peleas, etc). Las condiciones de dichos estudios han sido muy diversas: desde bloquear el camino de los conductores colocando simplemente otro vehículo enfrente del suyo, hasta presentarles un arma dentro de sus autos. Se han evaluado diferentes variables blanco, tales como el estatus del auto, el sexo, la edad, los valores de las presiones sanguíneas sistólica y diastólica de los conductores, la exposición rutinaria al tráfico, la temperatura ambiental, etc.

Existen otros trabajos en donde las variables agresión, ansiedad y fatiga, entre otras, han sido señaladas como las que pueden influir en el desempeño de algunas tareas o actividades (Heimstra, Ellingstad y Decock, 1967, Grandjean, 1968; Roberts, 1971; Drory, 1985).

Para fines de la presente investigación, se destacan únicamente dos de ellos.

Heimstra, Ellingstad y Decock (1967) realizaron un estudio encaminado a medir los efectos del carácter sobre el desempeño de una tarea de manejo simulado. A 175 hombres y a 175 mujeres les fue administrada una lista con adjetivos de humor (estado de ánimo) y fueron entonces examinados en una tarea de manejo simulada. Apareció una pequeña relación entre los factores de ánimo y el desarrollo de las tareas requeridas en el manejo del aparato (simulador). Sin embargo, en un análisis implicando a grupos de calificación de estado de ánimo alto y bajo para cada factor, encontraron que los sujetos que calificaron alto en los factores de agresión, ansiedad y fatiga, se desempeñaron más pobremente sobre varias tareas que los sujetos que habían calificado bajo en esos factores. De igual modo el desempeño de los hombres fue superior al de las mujeres en varias tareas.

Lo anterior indica que tanto la agresión, como la ansiedad y la fatiga, de un sujeto influyen significativamente en el desempeño de una tarea, en este caso la conducción de un aparato. A mayor índice de estos factores, menor rendimiento en la tarea.

Por su parte Drory (1985), afirma que la fatiga ha sido identificada como la causante de un deterioro marcado en un número considerable de atributos fisiológicos y psicológicos de manejo, tales como: un decremento en la atención, un decremento en la precisión de respuestas, un incremento en los errores, un incremento en el tiempo para las reacciones de frenado y una conducción imprecisa.

En cuanto al descanso, hay indicaciones de que los periodos de éste, introducidos en la tarea de manejo, pueden mejorar su desempeño. Stave (Drory, 1985), por ejemplo, encontró que después de una jornada de 3 horas, los sujetos empezaron a cometer grandes errores. Un periodo de descanso de 4 mins. originó un cambio dramático y posteriormente la mayor parte de ellos no ocurrieron.

En 1985, Drory realizó un estudio con conductores de trailers (vehículos de transporte de carga pesada) de una compañía minera. Ellos condujeron un simulador de manejo por un periodo de 8 horas, incluyendo 1 hora de descanso. La tarea fue catalogada por los conductores y sus superiores como larga y tediosa. El propósito del estudio fue el de examinar el potencial reductivo de fatiga de dos factores que podían ser incorporados a su trabajo; a saber: una tarea secundaria y un periodo de descanso alargado.

Para Drory (1985), una tarea secundaria, la cual requiere de un estado de alerta adicional y sin ser de mucha demanda, podría ayudar en el rompimiento de la monotonía y mejoraría las respuestas de los operadores en la tarea de manejo principal. El periodo de descanso extra, ayudaría a la disminución de la fatiga física y mental desarrollada durante el trabajo.

El estudio fue diseñado para examinar los efectos de estimulación de la tarea extra y de descanso extra sobre el desempeño y la fatiga en conductores de trailers en una tarea de manejo simulada. Sesenta sujetos de sexo masculino, seleccionados aleatoriamente de una población de conductores de trailers de una compañía importante, operaron un simulador de manejo por un periodo de 7 horas. Se empleó un diseño experimental de 2 x 3 que incluía dos niveles de condiciones de descanso y tres niveles de ejecuciones de tareas secundarias. Los resultados mostraron que el desempeño y la fatiga percibidos fueron significativamente más altos cuando una tarea secundaria, que implicaba una comunicación verbal, era adicionada a la tarea básica de manejo, pero una tarea solo de vigilancia adicional, si disminuía los efectos. Un periodo de descanso de 30 mins. extra en la mitad de la sesión experimental, alivió significativamente la experiencia de fatiga reportada, pero no el efecto en el desempeño de la tarea.

Del estudio anterior pueden obtenerse algunas conclusiones aplicables a nuestro tema de investigación; a saber:

1. Si el sujeto que conduce, además de manejar su unidad debe implicarse en otras tareas que le exijan un alto índice de atención, el grado de fatiga en él se incrementará y el desempeño de su trabajo podrá verse afectado.

2. Los periodos de descanso, en medio de la labor de conducir no disminuyen el desempeño de la misma; por el contrario, contribuye a un mejor rendimiento en ella.

4.2. INVESTIGACIONES EN MEXICO

Hasta la década de los años 70's, las publicaciones que se habían realizado en México referentes al transporte, en general, y al transporte urbano en particular tenían un carácter histórico (Betaillon y Riviere, 1975; López, Rangel y De la Sierra, 1982; Sría. de Comunicaciones y Transportes, 1983); sin contemplar la

situación del conductor.

A partir de 1973, Gomezjara y cols. llevan a cabo diferentes e interesantes investigaciones de carácter sociopsicológico, encaminadas hacia la situación del operador y a la dinámica que se suscita dentro de un autobus.

LA REALIDAD DEL CHOFER

En un artículo titulado "La realidad del chofer", Gomezjara, et al (1974), afirman que el chofer y el ambiente que le rodea, no son sólo sujetos de estudio, sino también un catalizador de la situación ("grave", "a punto de explotar") por el que atraviesa nuestro país.

Gomezjara, et al (1974), estructuraron un cuadro de línea base en donde establecían una serie de conductas que anteriormente habían observado en el camión. En un primer ensayo, establecieron cuales de las conductas que se daban en el chofer (y todo lo que le circunda) eran probables que ocurrieran y tuvieran alguna relevancia. Luego establecieron registros de 15 minutos dentro de cada camión, durante seis meses. Se iban como pasajeros y se repartían lugares previamente establecidos (de la mitad del camión para adelante o para atrás, en la subida o en la bajada del mismo) y una persona más registraba las calles por las que iba pasando el camión. Se subían muchas veces a cada una de las rutas y estructuraron todas las conductas que observaron en cada una de ellas.

Para estos autores, el chofer es un catalizador de las clases sociales que existen en México:

"... Uno de los motivos por los que escogimos al chofer es porque lo consideramos como el sujeto que tiene mucho más contacto con la gente... porque hay muchas personas que trabajan en la rama de los servicios: la burocracia, los empleados de bancos,

oficinistas, comerciantes, etc., pero el chofer es quien trata con más gente... es como un catalizador de las clases sociales que existen en México: por su camión, de alguna u otra forma, pasa todo tipo de gentes" (Gómezjara, et al, 1974).

Por otro lado, proporcionan una definición operativa de lo que es el chofer:

"El chofer de autobuses urbanos en el Distrito Federal es un sujeto de sexo masculino, considerado como trabajador manual, pese a que se le exige determinada calificación técnica en el manejo y en conocimiento de mecánica, pero de ciertos procesos cognoscitivos especiales: percepción, atención y condiciones psicofisiológicas. En la unidad de trabajo es el único responsable, respecto al equipo y al pasaje. La atmósfera de su trabajo se enrarece al contacto con agentes de tránsito deshonestos y la constante incertidumbre que significa los constantes asaltos y robos cometidos a bordo del vehículo. La inseguridad aumenta todavía más en la vida del operador por las limitadas prestaciones sociales de que goza y la virtual inexistencia de derechos laborales. Actor del proceso de desintegración social urbana, dentro del cual representa un rol pasivo frente a la desorganización familiar, el chofer canaliza sus frustraciones mediante la alienación la incomunicación y la agresividad manifiesta." (Gómezjara, et al, 1974).

Para ellos, la agresión del chofer es producto del ambiente donde vive. Afirman que: "El chofer agrede porque el ambiente donde se desenvuelve es tan hostil que no lo orilla a otra cosa más que a responder a otros estímulos y contingencias que le están siendo particularmente aversivas. Si tiene en el camión cientos de gentes diarias que atender; si a eso añadimos que la gente grita, le exige, le repara, le agrede; las señales de tránsito, el smog... todo eso a lo único que lo lleva es a responder con estas conductas, lógicas además... Casi todas las diversiones que tiene, como el fútbol, lucha libre, box y baile, son

eminentemente agresivas, y ahí se refleja todo lo que implica el chofer en virtud del ambiente donde vive. (Gomezjara, et al 1974).

ÚN DIA EN UN AUTOBUS DE LA CIUDAD DE MEXICO

Con respecto a la dinámica que se presenta en un autobús, en 1977, Gomezjara y Cadena, afirman que la dinámica social y mental generada dentro del autobús es diferente a la dinámica de otros centros de convivencia social (iglesias, taxis, peseros, oficinas, restaurantes, escuelas, teatros) donde el comportamiento individual de los pasajeros, choferes, vendedores, difiere significativamente.

En la expresión de esta conducta subterránea propia de los autobuses se distinguen, sin embargo, dos niveles: el individual y el colectivo. El primero engloba a todas aquellas manifestaciones propias del individuo en el autobús y la segunda se refiere a las expresiones sociales, a los "valores entendidos" y altos comportamientos para comunicarse generalmente aceptados o conocidos por la colectividad que viaja.

Dentro de las manifestaciones individuales se encuentran la incomunicación verbal, las gesticulaciones y la cultura de la po breza.

En el autobús existe un clima de terror, la gente no habla y, cuando lo hace, es a través de frases cortadas; no mira a la cara, no cede el paso, no defiende sus derechos; agrade impersonal y sistemáticamente. Aunque se manifiesta de manera expresiva y frecuente, ésta situación no es propia del autobús. La aglomeración de personas en el autobús vuelve visible y agudiza esta característica propia de toda la sociedad. Aquí, entonces, subrayada esta conducta, se inicia con una dinámica propia.

En primer lugar, la comunicación limitada se sustituye o

complementa a través de una rica gama de gesticulaciones. Unas propias del autobús y otras ya usuales en la ciudad. Estas últimas se refieren a expresiones relacionadas con la agresión, entre las que sobresalen las de tipo sexual. Las gesticulaciones específicas generadas en el autobús, vendrían a ser las referentes a la información pasaje-choferes-vendedores, a la agresión verbal particular en los camiones, al reacomodo de los pasajeros entre si (dar el lugar, recorrer el pasillo, buscar sitio en los asientos, etc.)

Viene a completar esta dinámica la conducta inhibida de los pasajeros frente a situaciones trascendentes en el autobús: robos, agresiones sexuales manifiestas, etc. En cambio, su atención se concentra en el vestuario del pasaje, las gesticulaciones emitidas, los conflictos y accidentes efímeros, pero, sobre todo, su evasión se manifiesta al mirar indiferente por las ventanillas el transcurrir del autobús por las avenidas.

El terror se complementa dialécticamente con la "cultura de la pobreza" (Gomezjara y Cadena, 1977). Entendida esta como la manifestación limitada en la vida de relación, expresión y conciencia de clase de los individuos. En la génesis de la cultura de la pobreza se combinan los procesos de "ruralización" urbana que sufre la ciudad de México con la penetración cultural de "vanguardia norteamericana."

Las escasas conversaciones realizadas entre la colectividad autobús revelan dos hechos: 1) la pobreza de la temática (futbol, televisión, gastos para fiestas, cantantes, música, rumores, etc.); y, 2) la pobreza del lenguaje, mera taquigrafía verbal ("que onda", "fíjate que se", "ya vas", "como no", "aliviánate", "no te aplatanes", "no me hallo", "te azotas", "me agüito", "de variedad"). Toda ella reforzada por las lecturas comunes y continuas en el autobús, de periódicos deportivos, novelas de terror, policíacas, de amor y publicaciones morbo-represivas, etc.

Dentro de las manifestaciones colectivas se encuentran las relaciones de violencia y agresión y el comportamiento irreflexivo.

Desde el punto de vista de la sexualidad agredida resulta ser la mujer la víctima más constante.

La delincuencia manifestada como robos ocultos e individuales o asaltos abiertos y colectivos, no solo aumenta constantemente sino que se confunde con el proceso de la crisis urbana (desocupación, migración constante, viviendas deficientes, carencias de servicios públicos, represión policíaca, prostitución encubierta y pública, corrupción administrativa). La delincuencia en todo caso, como parte del sistema social, adquiere dentro del autobús un ethos propio, origen de la estereotipación del autobús: "autobús, sinónimo de robo".

ACTITUD HACIA LOS OPERADORES DE AUTOBUSES URBANOS DEL DISTRITO FEDERAL

Por su parte, basándose en investigaciones previamente realizadas, Cadena (1981) intentó determinar la actitud de los usuarios, peatones, automovilistas y agentes de tránsito hacia el operador de autobuses del Distrito Federal. Para ello, tomó una muestra de 350 sujetos; 100 usuarios, 100 peatones, 100 automovilistas y 50 agentes de tránsito. Fueron manejadas como variables independientes, por un lado, el grupo y por el otro, el sexo, la edad, el estado civil, el nivel educacional y el nivel socioeconómico. Para la medición de la actitud, utilizó dos escalas (A y B, diseñadas para la investigación).

De los usuarios, peatones y automovilistas 70 eran hombres y 30 mujeres en cada grupo; 35 hombres contestaron las escalas en orden AB y 35 BA y 15 mujeres en orden AB y 15 BA.

En el caso de los agentes de tránsito, 25 contestaron en orden AB y 25 BA.

Se consideró usuario a las personas que utilizaban con frecuencia el autobús; peatón, a aquellos que en su recorrido caminaban y automovilistas los que utilizaban vehículos automotores particulares. Los agentes de tránsito, fueron oficiales en cumplimiento de funciones a bordo de patrullas, motocicletas o para dos en esquinas.

Cadena (1981) concluyó que:

- Las versiones del instrumento utilizado en los usuarios, peatones, automovilistas y agentes de tránsito tuvieron una correlación de 0.76, considerándose como satisfactoria.

- La actitud más desfavorable fué la de los automovilistas. Dicha actitud es de reto o competencia con el chofer de camiones; aquí, el chofer es hábil para obstaculizar el paso al automovilista (situación que sucede con frecuencia). Esto hace que se refuerce la actitud de rechazo por parte del automovilista el cual, junto con el chofer, manifiestan su agresión de manera verbal, con gesticulaciones, ademanes o con el claxon o acelerador del vehículo.

- La actitud del usuario hacia el operador de camiones es más favorable y puede manifestarse en varios niveles. Primero, como una indiferencia a las manifestaciones verbales del chofer en relación al pasajero, en base al cumplimiento de ciertas normas a bordo de la unidad y, cuando el usuario se ve obligado a ejecutar éstas, lo hace en forma por demás obligada y reticente.

En segundo lugar, se da una actitud de pasividad, conformismo y sumisión ante las arbitrariedades del chofer (que no son normas). En este sentido, el usuario se percibe inseguro y se conduce con temor; esto se manifiesta a través de una actitud compleja.

Por último, cuando un usuario protesta de manera exacerbada

por las conductas del operador, ya sean o no arbitrarias, generalmente es percibido por el resto del pasaje como un sujeto desconsiderado hacia el chofer; es en este momento cuando el público por lo general muestra una actitud de apoyo hacia el chofer.

- Los agentes de tránsito, presentan una actitud más favorable que el automovilista e igual a la del usuario. Considera al chofer como un medio para cumplir con las órdenes de "recolectar" dinero extra en su servicio y recurre, al igual que el chofer, al acto corrupto de la "mordida". El agente de tránsito tiende a tolerar y a ser complaciente con el conductor, sin dejar de externar, en un momento dado, su imagen y actitud de autoridad, con todas las implicaciones que tiene este concepto.

- El grupo de peatones es el que presenta la actitud más favorable de los grupos, a pesar de que existe una interacción mínima entre éstos y el chofer.

La actitud del peatón está circunscrita a la opinión pública y a la imagen que tenga éste del conductor. Considera al camionero como un servidor público necesario para la transportación, por lo que su actitud es de respeto y admiración, en un momento dado puede brindarle apoyo al conductor.

Por otra parte el varón reconoce el valor social del conductor como un trabajo más y, al igual que la mujer, su actitud generalizada es de indiferencia; sin dejar de mostrar en ocasiones cierta complicidad con el chofer en lo referente a la agresión sexual hacia la mujer.

La actitud de los solteros y la de los casados no difiere entre sí, ambos, en principio, concuerdan con la opinión pública y consideran al chofer como irresponsable en su trabajo, desobligado con la familia y "mujeriego". Sin embargo, la actitud del grupo de los solteros es más favorable que la de los casados de-

bido en gran parte a la identificación de éste con el chofer, independientemente de que los solteros tengan o no la conducta que la opinión pública maneja como la imagen del conductor.

- La actitud del grupo de bachillerato fue la más desfavorable. La del grupo de secundaria la más favorable y siguiendo en este aspecto, el grupo de primaria.

Los de bachillerato mantienen una actitud de ironía, burla, manipulación y represión. Esto es debido, en parte, a la posición real que juega este grupo como pertenecientes a elites en el poder y dada la información que posee de los choferes, la utiliza en forma negativa; sin embargo, ante la opinión pública, manifiesta otra actitud, la cual se traduce en aceptación, condescendencia, posible protección y mejor trato; todo esto al gremio de los choferes.

- En lo que se refiere al grupo de primaria, su actitud es expectante a lo que suceda en torno al chofer, apoyándolo o no de manera paternal por la imagen exaltada de éste.

- El grupo de secundaria concientiza los problemas del chofer, por lo que presenta actitudes de apoyo y protección; sin embargo, no deja de manifestar lástima por las condiciones de vida del conductor.

- Las diferencias en las actitudes relacionadas con la edad, tienen relación con los cambios que se dan de una generación a otra:

El grupo de 36 a 53 años de edad, influenciado por la generación de los años 30's y por la actual, mantiene una actitud desfavorable, en comparación con las otras dos categorías, dicho grupo se muestra hacia el chofer con una actitud condenatoria, reticente y hostil.

- El grupo de 18 a 35 años, recibe los cambios de la actual generación en forma frecuente y de manera intensa; por lo que la adaptación es difícil. De aquí que la actitud de este grupo hacia el chofer sea de expectancia e indiferencia, esperando estímulos que apoyen, o no, la imagen de éste o desviando su interés a otros estímulos.

- El grupo de 54 años o más, presenta una actitud más favorable que los otros dos grupos y tiende a manifestarse minusvaluado en relación con el chofer: son receptivos y pasivos ante las agresiones de éste. Así mismo, y dada la imagen del temor a la muerte, buscan aferrarse a la vida a través de una actitud favorable hacia las personas (sean éstas o no punitivas), el chofer no es la excepción.

La actitud del grupo con un estatus económico alto, fue la más favorable; sin dejar entrever, una actitud de protección o lástima hacia el chofer. Lo anterior es una actitud compleja, donde se trata de ocultar el orgullo que éste grupo posee.

- La actitud del grupo de menor estatus económico está en función de la necesidad que tiene de la transportación por autobús y de aquí la actitud de dependencia hacia el chofer y al sistema general de este gremio.

- El grupo de estatus económico intermedio presentó la actitud más desfavorable de los grupos anteriores, mostrando una actitud de rechazo, negación e inconformidad, tanto del servicio proporcionado por el chofer, como del transporte camionero en general. Sin embargo, esto no es otra cosa que la manifestación de ciertos deseos frustrados de alcanzar el nivel de vida que les proporcione las características pequeño-burguesas que les impone el sistema; tratándose del transporte, tienen que viajar en camiones o en otros vehículos que presentan las características que ellos rechazan, niegan o en donde se sienten inconformes.

En términos generales, puede decirse que en la muestra

investigada se encontró un 41.3% de actitudes de rechazo, un 17.6% de actitudes de aceptación, un 29.5 de temor y un 11.6% de indiferencia y expectación. (Cadena, 1981). Esto indica que el chofer de autobuses urbanos del Distrito Federal no es aceptado por la población y que es percibido con indiferencia. Por último, la gente interactúa con el conductor con actitudes de temor.

Hasta aquí la investigación y conclusiones de Cadena.

UN ESTUDIO DE MEDICINA DEL TRABAJO EN LA EMPRESA RUTA-100

Por otra parte, y a raíz del conflicto suscitado en mayo de 1989, entre la empresa Ruta 100 y el sindicato de la misma, fueron publicados en el diario "La Jornada", algunos resultados obtenidos por los investigadores Horacio Tovalín y Federico Lazcano, especialistas en Medicina del Trabajo, con base en un estudio que realizan desde hace dos años sobre las condiciones laborales en la empresa Ruta 100.

Tovalín y Lazcano (1989) afirman, entre otras cosas, que:

- Los conductores son una especie de "conejillos de Indias", ya que su labor está condicionada por las características urbanas de la ciudad de México, a la agresividad de los capitalinos, que en ellos descargan su malestar por el pésimo servicio de transporte en la urbe.

- Son obreros que desarrollan un trabajo cansado y monótono, a tal grado que el 43% de un grupo de conductores encuestados declaró sentir que "el tiempo parece no transcurrir" y la jornada parece interminable. Veinte por ciento de los trabajadores están por lo regular intranquilos y otro 32 lo está a veces; 58% piensa con frecuencia en la posibilidad de percances y el 40% en que los asalten.

- El salario del operador está tasado por hora y en la práctica funciona con la misma lógica del trabajo a destajo, obli-

gando al operador a autoexplotarse, al laborar un número mayor de horas a la jornada normal.

- Un chofer debe trabajar 70 horas a la semana para alcanzar unos \$900,000 al mes.

- Las condiciones de salud son graves en el gremio: los trabajadores del transporte urbano tienen en promedio un 30% menos de vida laboral activa, ya que el desgaste que sufren en un año es igual al de obreros de otras industrias en aproximadamente uno y medio o dos años de labores.

- La exposición al ruido, que frecuentemente rebasa los 90 decibeles dentro de las unidades, explica varias de las patologías reportadas por los trabajadores (trastornos digestivos, circulatorios y cardíacos, disminución de la audición, trastornos psicológicos y de la vida de pareja).

- La incidencia de enfermedades nerviosas y de irritabilidad es de 46% en los trabajadores de Ruta 100, mientras que en otros países la media es de 13% y la de padecimientos infecciosos de 73%, contra 22 promedio en el mundo.

- Son trabajadores que presentan cansancio interno al despertar en la mañana, al término de sus jornadas y después de sus días de descanso.

Hasta aquí, de todas las investigaciones realizadas en México y que han sido revisadas en este apartado, podemos concluir, en términos generales, que:

- Todos los estudios se realizaron en conductores de camiones. No existen investigaciones enfocadas hacia la población de conductores de trolebuses.

- Gómezjara et al (1974, 1977), Cadena (1981) y Tovalín y

Lazcano (1989) coinciden al afirmar que los conductores de camiones desempeñan un trabajo monótono y cansado.

- El conductor de camión es fiel reflejo de la situación por la que atraviesa el país. Sus condiciones de trabajo (insalubres y de poca seguridad física y psicológica) le causan graves daños en su vida personal a corto, mediano y largo plazo.

- El sistema de trabajo los obliga a trabajar a destajo ("autoexplotación"), reduciendo con ello sus tiempos de descanso, de rendimiento y de vida laboral activa.

- Los conductores de camiones son personas con problemas de salud física y psicológica.

Son éstas algunas conclusiones a las que se puede llegar, a partir de la revisión de estudios afines al tema.

No obstante, podemos observar, en casi todas ellas, que el conductor es víctima de las agresiones y de los padecimientos ahí mencionados. Pero, ¿es verdaderamente el conductor de camiones reflejo de la situación del país?, ¿es, efectivamente, un filtro de la situación de la capital, como lo afirman algunos autores?. Nosotros pensamos que efectivamente puede ser un indicativo y que además se le ha dado poca importancia al problema para intentar mejorar las condiciones de trabajo y los niveles de vida y salud de este sector de servidores públicos, tanto en el Distrito Federal, como en todo el país y que, por otro lado, existen muy pocas investigaciones encaminadas a conocer más a fondo el problema y a proponer soluciones viables.

Por último, debemos percatarnos que esta problemática es multifactorial, donde el conductor no es tan sólo víctima de las agresiones, sino que él también se convierte en un agresor hacia los usuarios, hacia conductores de vehículos particulares y públicos, hacia peatones, etc., como fiel reflejo de un "círculo vicioso" por el que pasa esta situación.

CAPITULO V

METODOLOGIA

5.1. PROBLEMA

¿LA AGRESION QUE MANIFIESTAN LOS CONDUCTORES DE CAMIONES Y LOS CONDUCTORES DE TROLEBUSES ES SIMILAR?

5.2. OBJETIVO GENERAL

Determinar el patrón de agresión que presentan los conductores de camiones de la Ruta 100 (R-100) y los conductores de trolebuses del Departamento del Distrito Federal (DDF).

5.3. OBJETIVOS ESPECIFICOS

1. Determinar si existen diferencias entre los conductores de camiones de la R-100 y los conductores de trolebuses del DDF en cuanto a la expresión de la agresión física.

2. Determinar si existen diferencias entre los conductores de camiones de la R-100 y los conductores de trolebuses del DDF en cuanto a la expresión de agresión verbal.

3. Determinar si existen diferencias entre los conductores de camiones de la R-100 y los conductores de trolebuses del DDF en cuanto a la expresión de agresión indirecta.

4. Determinar si existen diferencias entre los conductores de camiones de la R-100 y los conductores de trolebuses del DDF en cuanto a la expresión de irritabilidad.

5. Determinar si existen diferencias entre los conductores de camiones de la R-100 y los conductores de trolebuses del DDF en cuanto a la expresión de negativismo.

6. Determinar si existen diferencias entre los conductores de camiones de la R-100 y los conductores de trolebuses del DDF en cuanto a la expresión de resentimiento.

7. Determinar si existen diferencias entre los conductores de camiones de la R-100 y los conductores de trolebuses del DDF en cuanto a la expresión de suspicacia.

8. Determinar si existen diferencias entre los conductores de camiones de la R-100 y los conductores de trolebuses del DDF en cuanto a la expresión de culpa.

5.4. HIPOTESIS

1. Existen diferencias en la expresión de agresión física entre el grupo de conductores de camiones de la R-100 y el grupo de conductores de trolebuses del DDF.

2. Existen diferencias en la expresión de agresión verbal entre el grupo de conductores de camiones de la R-100 y el grupo de conductores de trolebuses del DDF.

3. Existen diferencias en la expresión de agresión indirecta entre el grupo de conductores de camiones de la R-100 y el grupo de conductores de trolebuses del DDF.

4. Existen diferencias en la expresión de irritabilidad entre el grupo de conductores de camiones de la R-100 y el grupo de conductores de trolebuses del DDF.

5. Existen diferencias en la expresión de negativismo entre el grupo de conductores de camiones de la R-100 y el grupo de conductores de trolebuses del DDF.

6. Existen diferencias en la expresión de resentimiento entre el grupo de conductores de camiones de la R-100 y el grupo de conductores del DDF.

7. Existen diferencias en la expresión de suspicacia entre el grupo de conductores de camiones de la R-100 y el grupo de conductores de trolebuses del DDF.

8. Existen diferencias en la expresión de culpa entre el grupo de conductores de camiones de la R-100 y el grupo de conductores de trolebuses del DDF.

5.5. VARIABLES

VARIABLES INDEPENDIENTES

Grupo de Conductores:

- Conducción de camiones de la R-100.
- Conducción de trolebuses del DDF.
- Edad.
- Estado Civil.
- Ingreso Mensual por su labor como conductor.
- Otro Ingreso.
- Número de dependientes económicos.
- Antigüedad en el Grupo de Conductor.
- Tipo de Ruta.
- Tiempo de recorrido de ruta.
- Tiempo efectivo de manejo en el empleo.
- Descansos incluidos en el horario laboral.
- Duración de dichos descansos.

VARIABLES CONTROLADAS

RUTA

Camiones	Trolebuses
23	A1
27	A2

VARIABLES DEPENDIENTES

- Agresión Física.

- Agresión Verbal
- Agresión Indirecta
- Irritabilidad
- Negativismo
- Resentimiento
- Suspiciousidad
- Culpa

5.6. DEFINICIONES CONCEPTUALES Y OPERACIONALES DE VARIABLES

CONDUCTOR

Definición Conceptual: Chofer, que conduce (Dicc. Larrousse, 1987).

Definición Operacional: El sujeto que conduce un camión de la R-100 o un trolebús del DDF.

CAMION DE RUTA 100:

Definición Conceptual: Vehículo de autotransporte urbano de pasajeros, cuya fuente de energía es el combustible llamado "diesel".

Definición Operacional: El que está pintado de colores amarillo y café; que lleva el símbolo de R-100 y que sale del módulo 33.

TROLEBUSES DEL DDF:

Definición Conceptual: Vehículo de autotransporte urbano de pasajeros, cuya fuente de energía es la electricidad.

Definición Operacional: El que está pintado en colores blanco y anaranjado; que lleva el símbolo de Transportes Eléctricos del Departamento del Distrito Federal y que sale del Módulo de Tetepilco.

EDAD

Definición Conceptual: Número de años cumplidos cronológicamente, a partir de la fecha de nacimiento.

Definición Operacional: Número de años cumplidos que declaró tener cada conductor.

ESTADO CIVIL

Definición Conceptual: Condición de cada individuo en relación con los derechos y obligaciones civiles.

Definición Operacional: La condición civil que declaró tener cada conductor.

INGRESO MENSUAL

Definición Conceptual: Remuneración percibida mensualmente por la prestación de un servicio.

Definición Operacional: Remuneración que declaró percibir cada conductor mensualmente.

OTRO INGRESO

Definición Conceptual: Remuneración percibida por la prestación de algún otro servicio, diferente al considerado como el principal.

Definición Operacional: La posibilidad de que el conductor percibiera otra ganancia aparte de la obtenida como chofer.

NUMERO DE DEPENDIENTES ECONOMICOS

Definición Conceptual: Cantidad de personas subordinadas económicamente al prestador de un servicio.

Definición Operacional: La cantidad de personas a las cuales el conductor dijo mantener económicamente.

ANTIGÜEDAD LABORAL

Definición Conceptual: Tiempo transcurrido a partir del día en que se obtiene un empleo.

Definición Operacional: El número de años en R-100 o en trolebuses del DDF, declarado por el conductor.

TIPO DE RUTA

Definición Conceptual: Camino e itinerario de un viaje.

Definición Operacional: Camino e itinerario de un viaje de un camión de Ruta 100 o de un trolebus del DDF.

- a). Número o letra: Signo con el que se designa a la ruta.
- b). Nombre: Palabra con la que se designa a la ruta.
- c). Tiempo de recorrido de Ruta: Duración de recorrido, desde el origen hasta el destino final de la ruta.

TIEMPO EFECTIVO DE MANEJO EN EL EMPLEO

Definición Conceptual: Duración real de conducción de la unidad de transporte por parte del chofer.

Definición Operacional: Duración aproximada de conducción del camión de Ruta 100 o del trolebús del DDF, declarada por el conductor.

DESCANSOS INCLUIDOS EN EL HORARIO LABORAL DE CONDUCCION

Definición Conceptual: Pausa en el trabajo de conducción

Definición Operacional: Pausa aproximada, en el trabajo de

conducción del camión o del trolebús, declarada por el conductor.

DURACION DE DESCANSOS LABORALES

Definición Conceptual: Espacio de tiempo que de los descansos en un empleo determinado.

Definición Operacional: Espacio aproximado de tiempo que duran los descansos asignados a los conductores de camiones o de trolebuses, declarados por el conductor.

AGRESION

Definición Conceptual: Tendencia o conjunto de tendencias que se actualizan en condiciones reales o fantasmáticas, dirigidas a dañar a otro, a destruirlo, a contrariarlo, a humillarlo, etc. (Laplanche y Pontalis, 1979).

Definición Operacional: Puntaje total en el Inventario de Agresión de Buss-Durkee.

AGRESION FISICA

Definición Conceptual: Violencia física contra otros, esto incluye la pelea con otros, pero no la destrucción de objetos (Buss, 1969).

Definición Operacional: Puntaje obtenido en la subescala de Agresión Física del Inventario de Agresión de Buss-Durkee.

AGRESION VERBAL

Definición Conceptual: Acción negativa expresada tanto en el estilo como en el contenido de la palabra. El estilo incluye discusión, gritos y alaridos; el contenido inserta amenazas, insultos y la crítica en demasía. (Buss, 1969).

Definición Operacional: Puntaje obtenido en la subescala de Agresión Verbal del Inventario de Agresión de Buss-Durkee.

AGRESION INDIRECTA

Definición Conceptual: Agresión Indirecta y no dirigida. El comportamiento indirecto como la murmuración maliciosa o las bromas practicadas, es indirecto; en el sentido de que la persona odiada no es atacada directamente sino por medios desviados. La agresión no dirigida tal como el pateo y el dar portazos consiste en una descarga de acción negativa contra nadie en particular. (Buss, 1969).

Definición Operacional: Puntaje obtenido en la subescala de Agresión Indirecta del Inventario de Agresión de Buss-Durkee.

IRRITABILIDAD

Definición Conceptual: Disposición a estallar a la menor provocación. Esto incluye temperamento irascible, refunfuños, exasperación y groserías. (Buss, 1969).

Definición Operacional: Puntaje obtenido en la subescala de Irritabilidad del Inventario de Agresión de Buss-Durkee.

NEGATIVISMO

Definición Conceptual: Comportamiento opuesto; generalmente opuesto a la autoridad. Esto implica un rechazo a cooperar que puede variar de la no complacencia pasiva a la rebelión abierta contra las reglas y costumbres. (Buss, 1969).

Definición Operacional: Puntaje obtenido en la subescala de Negativismo del Inventario de Agresión de Buss-Durkee.

RESENTIMIENTO

Definición Conceptual: Celos y odio hacia otros. Esto se refiere a un sentimiento de cólera hacia el mundo por un maltrato real o imaginario. (Buss, 1969).

Definición Operacional: Puntaje obtenido en la subescala de Resentimiento del Inventario de Agresión de Buss-Durkee.

SUSPICACIA:

Definición Conceptual: Proyección de hostilidad hacia otros. Esto varía desde el simple hecho de ser desconfiado y cauto hasta creer que otros son degenerativos o que planean hacer daño. (Buss 1969).

Definición Operacional: Puntaje obtenido en la subescala de Suspiciacia del Inventario de Agresión de Buss-Durkee.

CULPA

Definición Conceptual: Sentimiento de maldad, mal procedimiento y remordimiento de conciencia. (Buss, 1969).

Definición Operacional: Puntaje obtenido en la subescala de Culpa del Inventario de Agresión de Buss-Durkee.

5.7. DEFINICION DE LA POBLACION

En Ruta 100 existen, aproximadamente, 8000 unidades de transporte. La población de conductores está compuesta por 12,500 conductores de base y entre 1100 y 1500 conductores como suplentes, distribuidos en los 40 módulos de operación de dicha línea.

La edad de los conductores de Ruta 100 fluctúa entre los 20 y los 55 años; su tiempo de antigüedad es de aproximadamente, de 1 a 25 años. El tiempo de recorrido por ruta va desde una hora a una hora y media, en la mayoría, y en algunas hasta de 2 horas

o más, dependiendo de la ubicación.

El número total de rutas, hasta diciembre de 1989, era de 280, distribuidas en su mayoría en el Distrito Federal y algunas en el Estado de México.

Por otra parte, los Transportes Eléctricos del Distrito Federal cuentan, aproximadamente, con 450 unidades (trolebuses) y con 1,300 a 1,350 conductores (1,000 de base y 350 como suplentes) distribuidos en 5 módulos de operación en diferentes partes del Distrito Federal. De este número de conductores, aproximadamente 1,000 tienen hasta 19 años de antigüedad y el resto tiene entre 20 y 30 años. El tiempo aproximado de recorrido en sus rutas es de una hora a una hora con 20 minutos.

En la actualidad la red de servicios eléctricos se compone de 30 rutas de trolebuses que circulan en diferentes puntos del Distrito Federal y una línea de tren ligero que corre de la estación Metro Taxqueña a Xochimilco.

Como podrá observarse, el tiempo de recorrido de ruta varía entre ambas poblaciones, ya que si bien los trolebuses tienen rutas fijas porque dependen del cableado eléctrico para circular, no sucede así con los camiones de Ruta-100 que algunas veces son desviados de sus rutas originales por diversas razones y porque además cubren una zona mayor en sus trayectos que los trolebuses.

5.8. DEFINICION DE LA MUESTRA

TIPO DE MUESTRA

Se llevó a cabo un muestreo no probabilístico de tipo propositivo o intencional (Kerlinger, 1982) porque no fue empleada la extracción aleatoria y la población estuvo sometida a criterios de inclusión.

Los requisitos de inclusión en la muestra de investigación fueron los siguientes:

1. Para los operadores de R-100, se determinó que pertenecieran al Módulo 33 y que condujeran en las Rutas 23 ó 27.
2. Para los operadores de trolebuses, se determinó que pertenecieran al Módulo de Tetepilco y que condujeran en la Ruta A de Terminal Central del Norte a Terminal Central del Sur.

En cuanto a R-100, el módulo 33 se encuentra ubicado en Vallejo, en la parte norte de la ciudad; la Ruta 23 va de Reclusorio Norte a Obrero Mundial, sobre el Eje Central Lázaro Cárdenas y la Ruta 27 corre de Reclusorio Norte a Espartáco, a través del Eje Central Lázaro Cárdenas, División del Norte y Calzada de Tlalpan. Las dos transitan sobre el Eje Central Lázaro Cárdenas.

Con respecto a los trolebuses, el Módulo de Tetepilco, se halla ubicado en la parte sur-oriente de la ciudad, sobre el Eje 7 Sur. La ruta A de Terminal Central de Norte a Terminal Central Sur se divide en dos sublíneas: A1 Granados-Central Sur y A2 Central Norte-Dr. Márquez.

Las rutas de los camiones de R-100, como la de los trolebuses del DDF difieren tanto en longitud (R-100 cubre una zona mayor) como en ubicación y recorrido.

El propósito en esta investigación al trabajar con las rutas arriba mencionadas fue el de ejercer algún control sobre las mismas, partiendo del hecho de que ambas transitan sobre el Eje Central Lázaro Cárdenas, por lo que factores tales como: tráfico, clase o tipo de usuarios, número de los mismos, etc. podrían afectar de igual manera en ambas muestras de conductores.

TAMAÑO DE LA MUESTRA

Para la elección del tamaño de la muestra se realizaron

los siguientes pasos:

1. Se determinó que solo una diferencia de dos puntos o más entre las medias de ambas muestras podría ser clínicamente significativa.

2. La desviación estandar asignada para ambos grupos fue de 3. Con base en lo anterior, y utilizando el monograma para el cálculo de muestras simples en estudios con variables continuas (Young, Bresnitz y Strom, 1983) se encontró que el número requerido para cada grupo era de 50 sujetos (Ver Apéndice), fijando X en 0.05 y B en 0.20.

5.9. INSTRUMENTO

Se utilizó el Inventario de Agresión de Buss-Durkee que está compuesto por 75 reactivos que miden siete subclases de comportamientos agresivos y una subclase que califica culpa. Cada escala está formada por un número distinto de reactivos, contruidos en su mayoría en forma afirmativa y algunas en forma negativa. Las escalas con su respectivo número de reactivos son las siguientes:

E S C A L A	REACTIVOS
1. Agresión Física	10
2. Agresión Verbal	13
3. Agresión Indirecta	9
4. Irritabilidad	11
5. Negativismo	5
6. Resentimiento	8
7. Sospecha	10
8. Culpa	9

ADMINISTRACION Y CALIFICACION

En este apartado se siguieron algunas de las recomendaciones sugeridas por Oliva, M. (1986).

Oliva, M., elaboró un cuadernillo donde integró los reactivos de las escalas de agresión que Buss (1969) reporta en su libro, así como un juego de tres plantillas para su cómputo (Ver Apéndice). Las instrucciones para su aplicación y cómputo fueron retomadas del cuestionario de 16 Factores de la Personalidad de Catell (1980, manual), por la similitud que presentan, haciéndose algunas adaptaciones para el propio cuestionario.

La calificación manual se realiza por medio de tres plantillas a manera de patrón. La primera cubre agresión física, irritabilidad y agresión indirecta; la segunda, resentimiento, agresión verbal y sospecha y la tercera, culpa y negativismo. Se colocan las plantillas en lugar correspondiente sobre la hoja de respuestas y se cuentan las marcas visibles por cada reactivo, asignando un punto a cada marca. Se suman esas puntuaciones y se escribe el total en el espacio indicado para cada clase.

Este inventario sólo registra puntuaciones brutas que deben ser anotadas en un concentrado gráfico.

5.10. DISEÑO DE INVESTIGACION

Se trata de un diseño de dos muestras independientes con el fin de establecer las comparaciones entre los grupos (Pick de Weiss, 1986).

5.11. AMBIENTE DE INVESTIGACION

La aplicación del instrumento se llevó a cabo en el área de trabajo..

En el caso de los operadores de trolebuses, una parte fue realizada en el módulo de Tetepilco, entre las 22 y las 23 horas, al finalizar la jornada.

Al no completarse la muestra, la otra parte de la aplicación, se continuó por las mañanas en las Terminales: Central Sur (Tasqueña), Dr. Márquez y en Granados. Sólo uno de los sujetos, de todos los que fueron invitados a participar en la resolución del Inventario, se rehusó a hacerlo.

Con lo que respecta a los conductores de R-100, una primera parte de la aplicación se llevó a cabo en el "cierre de circuito" Reclusorio Norte (lugar donde convergen las rutas 23 y 27).

Para completar el total de la muestra, se continuó con la aplicación en el módulo 33. Al igual que en los trolebuses, sólo un operador de R-100 se negó a contestar el instrumento.

Toda la aplicación en esta muestra se llevó a cabo por las mañanas.

5.12. PROCEDIMIENTO

Con el consentimiento de las autoridades correspondientes se llevó a cabo la aplicación del instrumento.

La primera parte de la aplicación fue realizada con los operadores de trolebuses. Primero 25 sujetos que conducían de Terminal Granados a Terminal Central Sur. Después 25 sujetos que manejaban de Terminal Central Norte a Terminal Dr. Márquez.

Posteriormente, se efectuó la aplicación con los operadores de R-100 que cubrían las líneas 23 ó 27.

Ambas etapas se llevaron a cabo en el área de trabajo; dentro de las unidades (mientras se cubría la ruta) o fuera de ellas

(durante el descanso); en forma individual o colectiva.

Con el fin de disminuir la desconfianza que pudiera despertar el Inventario entre los sujetos, se les comunicó que estaba llevándose a cabo una investigación para tesis de licenciatura; que la información obtenida sería confidencial y no les perjudicaría en ningún aspecto.

Después, fueron llenadas por el investigador las hojas de registro; mismas que se entregaron junto con las hojas de respuestas, una tabla para apoyarse y un lápiz con goma, al sujeto correspondiente. Se leyeron y fueron aclarados, en caso necesario, cada uno de los reactivos del Inventario. El tiempo para su resolución no fue cronometrado y al finalizar se agradeció la colaboración.

5.13. ESTRATEGIA DE ANALISIS ESTADISTICO

En cada grupo, se obtuvieron las medias y desviaciones estandaradas de las siguientes variables: edad, antigüedad, ingreso mensual, dependientes económicamente, tiempo de recorrido de ruta, tiempo efectivo de manejo, número y duración de descansos.

Se calcularon también, las frecuencias simples y porcentuales de las variables estado civil, otra fuente de ingreso e ingreso mensual.

Se consideró como agresivo a todo aquel sujeto que obtuvo un puntaje total que estuviera por arriba de $\bar{X}+1$ de y como no agresivo a todo aquel que obtuvo un puntaje total que estuviera por abajo de $\bar{X}-1$ de.

Posteriormente, habiéndose realizado la suma de las puntuaciones totales de cada grupo, fueron establecidos los criterios para considerar a un conductor, independientemente del grupo al cual perteneciera, como agresivo o no agresivo.

Con base en lo anterior, se decidió conocer cuál era la distribución de los conductores, por lo que se revisó la puntuación total de cada uno y, fueron conformados así dos grupos más, "agresivos" y "no agresivos".

Para contrastar medias se utilizó la prueba "t" de student y para el contraste de proporciones se utilizó χ^2 .

CAPITULO VI

RESULTADOS

Como puede observarse en la Tabla 1, no existió diferencia entre la edad del grupo de conductores de trolebuses que fue $(x+d.e)$ de 34.6 ± 7.2 años y la del grupo de R-100 que fue de 38.7 ± 10.6 años.

T A B L A 1

CARACTERISTICAS SOCIODEMOGRAFICAS Y LABORALES DE CONDUCTORES DE TROLEBUSES DEL DDF. O DE CAMIONES DE RUTA-100 ($X \pm D.E.$)

	EDAD	ANTIGÜEDAD	INGRESO*	DEPENDIENTES*
	A	A	MILES DE	ECONOMICAMENTE
	N	N	PESOS	PERSONAS
	O	O		
	S	S		
TROLEBUSES N=50	34.6 ± 7.2	8.5 ± 5.5	370 ± 44	4 ± 2
RUTA-100 N=50	38.7 ± 10.6	10.0 ± 9.0	495 ± 97	5 ± 2
	TIEMPO DE RECORRIDO DE RUTA	TIEMPO EFECTIVO DE MANEJO	NUMERO* DE DES- CANSOS	DURACION* DE DESCANSOS
	M I N U T O S			MINUTOS
TROLEBUSES N=50	92.0 ± 16	510 ± 1.0	4.4 ± 2.5	6.0 ± 5.0
RUTA-100 N=50	110.0 ± 8.0	526 ± 2.0	1.3 ± 1.0	13.0 ± 9.0

* TROLEBUSES VS. RUTA 100 $p < 0.05$.

Con respecto a la antigüedad en el trabajo, en el grupo de conductores de trolebuses ésta fue de 8.5 ± 5.5 , en tanto que en el grupo de R-100, fue de 10 ± 9 . La diferencia no es estadísticamente significativa.

Los conductores de trolebuses obtenían un ingreso mensual de $\$370,000 \pm \$44,000$ y los conductores de camiones de R-100 de $\$495,000 \pm \$97,000$. En este caso, la diferencia sí es estadísticamente significativa ($p < 0.05$).

También se encontró una diferencia significativa entre ambos grupos en lo que se refiere al número de personas dependientes económicamente de los conductores, las medias y desviaciones estandar para el grupo de trolebuses y de R-100 fueron de 4 ± 2 y de 5 ± 2 , respectivamente ($p < 0.05$).

El tiempo de recorrido de la ruta fue semejante en los dos grupos. En el grupo de conductores de trolebuses fue de 92 ± 16 mins. y en el grupo de R-100, de 110 ± 8 mins.

En lo que se refiere al tiempo efectivo de manejo, se obtuvieron, respectivamente, los siguientes valores: 510 ± 1 min. para el grupo de conductores de trolebuses y 526 ± 2 mins. para el grupo de R-100. La diferencia no es estadísticamente significativa.

El grupo de conductores de trolebuses tuvo un número de descansos mayor (4.4 ± 2.5) que el grupo de R-100 (1.3 ± 1.0 , $p < 0.05$). Aunque la duración de descansos fue menor en el grupo de conductores de trolebuses que en el de R-100 (6 ± 5 mins. vs. 13 ± 9 mins., respectivamente).

En cuanto al estado civil (Tabla 2), 42 (84%) de los 50 conductores de trolebuses eran casados y los 8 (16%) restantes eran solteros. En el caso de los conductores de R-100, 40 (80%) eran casados, 5 (10%) eran solteros, 4 (8%) permanecían en unión libre y 1 (2%) era viudo.

T A B L A 2

ESTADO CIVIL EN CONDUCTORES DE TROLEBUSES DEL DDF O DE CAMIONES
DE RUTA-100

ESTADO CIVIL	T R O L E B U S E S		RUTA - 100	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Soltero	8	16.0	5	10.0
Casado	42	84.0	40	80.0
Viudo	-	-	1	2.0
Unión libre	-	-	4	8.0
TOTAL	50	100.0	50	100.0

Por otro lado, el 24% de los conductores de trolebuses reportaron tener otra fuente de ingreso. En cambio el 100% de los conductores de R-100 dijeron no tener otra fuente de ingreso. (Tabla 3).

T A B L A 3

OTRAS FUENTES DE INGRESOS EN CONDUCTORES DE TROLEBUSES DEL DDF O
CAMIONES DE RUTA-100

OTRO INGRESO	T R O L E B U S E S		RUTA - 100	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%
SI	12	24.0	-	-
NO	38	76.0	50	100.0
TOTAL	50	100.0	50	100.0

El 94% de los conductores de trolebuses ganaban hasta \$449,000 y sólo 3 (6%) reportaron ganar hasta \$499,000. En contraste, de los conductores de R-100, 31 (62%) ganaban más de

\$449,000 al mes, 17 (34%) percibían hasta \$449,000 y solo 2 (4%) obtenían mensualmente un salario menor de \$349,000 (Tabla 4). La mediana (rango) del ingreso mensual (Tabla 5) para el grupo de conductores de trolebuses fue de \$375,000 (\$300,000-\$499,000) y para el grupo de R-100 fue de \$525,000 (\$300,000-\$599,000), respectivamente. Evidenciándose una diferencia significativa ($p < 0.0001$).

T A B L A 4

INGRESO MENSUAL EN CONDUCTORES DE TROLEBUSES DEL DDF O DE CAMIONES DE RUTA-100

INGRESO MENSUAL Miles/pesos	T R O L E B U S E S		RUTA - 100	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%
300-349	15	30.0	2	4.0
350-399	17	34.0	-	-
400-449	15	30.0	17	34.0
450-499	3	6.0	2	4.0
500-549	-	-	12	24.0
550-599	-	-	17	34.0
TOTAL	50	100.0	50	100.0

T A B L A 5

INGRESO MENSUAL EN CONDUCTORES DE TROLEBUSES DEL DDF O DE CAMIONES DE RUTA-100

	Mediana	(Rango)
	miles de pesos/mes	
TROLEBUSES (N=50)	375	(300-499)*

RUTA-100

525 (300-599)

*TROLEBUSES VS. R-100 $p < 0.0001$.

Por otro lado, como puede observarse en la Tabla 6, el puntaje total en el Inventario de Agresión de Buss-Durkee fue significativamente menor en los conductores de trolebuses (35.8 ± 11.3 vs. 40.8 ± 9.8 , $p < 0.05$).

T A B L A 6

PUNTAJES POR SUBESCALA Y TOTAL EN EL INVENTARIO DE AGRESION BUSS-DURKEE EN CONDUCTORES DE TROLEBUSES DEL DDF O DE CAMIONES RUTA-100 (X \pm D.E.)

	AGRESION FISICA	AGRESION INDIRECTA	IRRITABILIDAD	NEGATIVISMO	RESENTIMIENTO
		*	*		*
TROLEBUSES N=50	4.2 \pm 2.7	2.9 \pm 1.9	4.3 \pm 1.9	2.9 \pm 1.2	3.8 \pm 1.7
RUTA-100 N=50	4.3 \pm 2.5	3.7 \pm 2.0	5.2 \pm 2.1	2.7 \pm 1.3	4.6 \pm 1.6
	SOSPECHA	AGRESION VERBAL	CULPA	T O T A L	
	*	*		*	
TROLEBUSES N=50	5.1 \pm 2.1	6.9 \pm 2.1	6.1 \pm 1.6	35.8 \pm 11.3	
RUTA-100 N=50	6.0 \pm 1.6	7.8 \pm 2.1	6.5 \pm 1.3	40.8 \pm 9.8	

* TROLEBUSES VS. RUTA 100 $p < 0.05$.

El análisis en cada de las subescalas del Inventario, refleja algunas diferencias significativas ($p < 0.05$). Los conductores de trolebuses mostraron menor Agresión Indirecta (2.9 ± 1.9 vs. 3.7 ± 2.0), Irritabilidad (4.3 ± 1.9 vs. 5.2 ± 2.1), Resentimiento

(3.8 ± 1.7 vs. 4.6 ± 1.6), Sospecha (5.1 ± 2.1 vs. 6.0 ± 1.6) y Agresión Verbal (6.9 ± 2.1 vs. 7.8 ± 2.1) que los conductores de R-100. En la subescala de Negativismo, el grupo de conductores de trolebuses obtuvo una puntuación similar que la del grupo de R-100 (2.9 ± 1.2 vs. 2.7 ± 1.3 , $p=NS$).

Con el fin de explorar si los conductores agresivos difieren de los no agresivos, se formaron criterios de selección: fueron considerados conductores agresivos quienes obtuvieron 49 puntos o más en el Inventario de Agresión y conformaron el grupo de no agresivos, aquellos conductores que obtuvieron una calificación total de 25 puntos o menos en dicho inventario.

De esta manera, en la Tabla 7, pueden observarse que no existió diferencia entre la edad del grupo de conductores agresivos que fue ($\bar{x} \pm d.e$) de 35.2 ± 7.0 años y la del grupo de conductores no agresivos que fue de 38.3 ± 6.2 años.

T A B L A 7

CARACTERISTICAS SOCIODEMOGRAFICAS Y LABORALES DE CONDUCTORES CON PUNTAJES EXTREMOS EN LA ESCALA DE AGRESION BUSS-DURKEE.

(X \pm D.E.)

		EDAD	ANTIGÜEDAD	INGRESO MENSUAL	DEPENDIENTES ECONOMICAMENTE
		A Ñ O S		MILES DE PESOS	PERSONAS
				*	*
PUNTAJE > 49 (N=19)		35.2 \pm 7.0	10.0 \pm 7.5	441 \pm 83	5 \pm 2
PUNTAJE < 25 (N=13)		38.3 \pm 6.2	11.0 \pm 4.5	366 \pm 44	4 \pm 2
		TIEMPO DE RECORRIDO DE RUTA	TIEMPO EFECTIVO DE MANEJO	NUMERO DE DES-CANSOS	DURACION DE DES-CANSOS
		M I N U T O S			MINUTOS
				*	*
PUNTAJE > 49 (N=19)		105.0 \pm 8.0	486.0 \pm 47.0	3.0 \pm 2.5	10.7 \pm 4.5
PUNTAJE < 25 (N=13)		98.0 \pm 10	512.0 \pm 56.0	4.4 \pm 2.8	5.0 \pm 4.5

* < 25 VS. > 49 p < 0.01.

Con respecto a la antigüedad en el trabajo, en el grupo de conductores agresivos ésta fue de 10.0 \pm 7.5 años, en tanto que en el grupo de los no agresivos, fue de 11.0 \pm 4.5. La diferencia no es estadísticamente significativa.

Los conductores agresivos obtenían un ingreso mensual de \$441,000 \pm \$83,000 y los no agresivos de \$366,000 \pm \$44,000. En este caso, la diferencia si es estadísticamente significativa (p < 0.01).

También se encontró una diferencia significativa entre ambos grupos en lo que se refiere al número de personas dependientes económicamente, las medias y desviaciones estandar para el grupo de conductores agresivos y no agresivos fueron de 5 ± 2 y de 4 ± 2 , respectivamente ($p < 0.01$).

El tiempo de recorrido de la ruta fue semejante en los dos grupos. En el grupo de conductores agresivos fue de 105 ± 8 mins. y en el grupo de no agresivos fue de 98 ± 10 mins.

En lo que se refiere al tiempo efectivo de manejo, se obtuvieron, respectivamente, los siguientes valores: 486 ± 47 mins. para el grupo de conductores agresivos y 512 ± 56 mins. para el grupo de no agresivos. La diferencia no es estadísticamente significativa.

El grupo de conductores agresivos tuvo un número de descansos similar (3.0 ± 2.5) al grupo de conductores no agresivos (4.4 ± 2.8).

Sin embargo, si existió diferencia estadísticamente significativa en cuanto a la duración de descansos, ya que el grupo de conductores agresivos tuvo descansos con una duración de 10.7 ± 4.5 mins y el grupo de conductores no agresivos de 5.0 ± 4.5 ($p < 0.01$).

Por otro lado, el 70% de los conductores agresivos ganaban más de \$400,000 y 6 (30%) entre \$300,000 y \$399,000. En contraste, el 70% de los conductores no agresivos ganaban hasta -- \$399,000 y solo 4 (30%) ganaban entre \$400,000 y \$499,000 (Tabla 8).

T A B L A 8

INGRESO MENSUAL EN CONDUCTORES CON PUNTAJES EXTREMOS EN EL INVENTARIO DE AGRESION DE BUSS-DURKEE.

INGRESO MENSUAL Miles/pesos	< 25 (N=13)		> 49 (N=19)	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%
300-349	4	30.8	2	10.5
350-399	5	38.5	4	21.1
400-449	3	23.1	6	31.6
450-499	1	7.7	-	-
500-549	-	-	3	15.8
550-599	-	-	4	21.1
TOTAL	13	100.0	19	100.0

Por último, el grupo de conductores agresivos (Tabla 9) quedó conformado por 19 sujetos. Tres pertenecían a la ruta Terminal Norte-Dr. Márquez (trolebuses), 5 a la ruta Granados-Terminal Sur (trolebuses) y 11 a las rutas 23 y 27 (R-100). El grupo de conductores no agresivos quedó compuesto por 13 sujetos. Siete pertenecían a la ruta Terminal Norte-Dr. Márquez (trolebuses), 5 a la ruta Granados-Terminal Sur y 1 a las rutas 23 y 27 (R-100).

T A B L A 9

FRECUENCIA DE PUNTAJES EXTREMOS EN EL INVENTARIO DE AGRESION DE BUSS-DURKEE POR GRUPO DE CONDUCTORES Y RUTA

	< 25	> 49
TROLEBUSES	12	8
RUTA-100	1	11

$$\chi^2 = 8.3 \text{ gl} = 1 \text{ p} = 0.0023$$

CAPITULO VII

DISCUSION Y CONCLUSIONES

Existieron diferencias significativas entre ambas muestras en las siguientes características sociodemográficas: ingreso mensual, número de dependientes económicos, número de descansos y duración de los mismos.

En cuanto al ingreso mensual, fue mayor la percepción económica de los conductores de R-100. Lo anterior puede explicarse, entre otras cosas, debido a los logros alcanzados por el Sindicato de Trabajadores de Ruta 100 (SUTAU-100) para sus agremiados. Este ha conquistado mejoras salariales y aumento de prestaciones para sus trabajadores y ha ejercido, por otra parte, una participación activa en movimientos populares de apoyo y adhesión a otros grupos ("maestros disidentes", estudiantes universitarios, etc.)

Por lo que respecta al número de dependientes económicos, se pudo constatar que algunos conductores de R-100 procrean hijos con más de una compañera sexual.

En lo que se refiere al número de descansos y la duración de los mismos, la distribución de ambas muestras fue diferente; es decir, que como se puede apreciar en la Tabla 1, el número de descansos fue mayor para los conductores de trolebuses que para los de R-100 y la duración de aquellos se presentó más alta en los operadores de R-100 que en los de trolebuses.

Si a esto agregamos el que en R-100 se utilice el sistema de rotación "el que encierra, saca" donde el conductor que por la noche mete el camión al módulo lo ha de sacar muy temprano al día siguiente, puede suponerse que el grado de cansancio durante, y al término de la jornada, ha de ser mayor en los conductores de R-100 que en los de trolebuses, quienes trabajan con rotación de turnos mensuales.

Drory (1985) afirma que la fatiga ha sido identificada como la causante de un deterioro marcado en número considerable de atributos fisiológicos y psicológicos de manejo, tales como: un decremento en la atención y en la precisión de respuestas, un incremento en los errores y en el tiempo para las reacciones de frenado y una conducción imprecisa.

En cuanto al descanso, existen evidencias de que los periodos de éste, introducidos en el manejo, pueden mejorar su desempeño. Stave (Drory, 1985), por ejemplo, encontró que después de una jornada de tres horas, los sujetos empezaron a cometer errores. Un periodo de descanso de 4 minutos originó un cambio dramático y posteriormente, la mitad de ellos no ocurrieron.

Por lo anterior, puede concluirse que los periodos de descanso, en medio de la labor de conducir no disminuyen el desempeño de la misa; por el contrario, contribuyen a un mejor rendimiento en ella.

Por lo que respecta a la edad, la antigüedad, el tiempo de recorrido de ruta y el tiempo efectivo de manejo, no se encontraron diferencias significativas entre ambas muestras.

En cuanto a los puntajes totales y por subescalas obtenidos en el inventario por ambas muestras, puede decirse que los conductores de R-100 calificaron, en términos generales, con puntuaciones mayores a las de los operadores de trolebuses.

En lo que se refiere a la Agresión Física, se rechaza la hipótesis que afirma que existen diferencias en la expresión de ésta entre ambos grupos de conductores. Todos los sujetos obtuvieron, prácticamente, calificaciones similares.

Lo anterior significa que los sujetos de ambas muestras tienden a responder en forma física cuando se presenta un obstáculo o estímulo adverso representado por otra persona. General-

mente, su forma de agresión será a golpes contra otra persona sin destruir objetos y buscarán causarle dolor físico.

Tanto los conductores de R-100 como los de trolebuses obtuvieron menor puntaje que la muestra de karatecas y futbolistas en la investigación de Olivia (1986) dentro de la escala de Agresión Física, excepto los no deportistas, cuya puntuación fue inferior a todas las muestras mencionadas.

Lo anterior puede explicarse tomando en cuenta que tanto los karatecas como los futbolistas tienen mayores posibilidades de expresar su agresión física de manera "socialmente aceptada", ya que sus deportes así lo permiten.

En cambio, fue confirmada la hipótesis que sugiera la existencia de diferencias en la expresión de Agresión Verbal entre el grupo de conductores de R-100 y el grupo de operadores de trolebuses del DDF. En este caso, los primeros calificaron más alto que los segundos.

Lo anterior indica que los conductores de R-100 pueden presentar una acción negativa expresada tanto en el estilo como en el contenido de la palabra. El estilo incluye discusión gritos y alaridos; el contenido inserta amenazas, insultos y la crítica en demasía.

Parry (1968) hizo una serie de encuestas con choferes ingleses concernientes a las reacciones agresivas mientras manejaban. Sus hallazgos sugieren que las reacciones hostiles incluyen expresiones faciales, verbalizaciones, gesticulaciones manuales, el uso de las luces y del claxón. Estas evidencias, según Parry, muestra que muchos choferes llegan a ser agresivos cuando son frustrados por las conductas de otros choferes: agresión que generalmente se manifiesta en las formas antes mencionadas.

Por otro lado, la Agresión Verbal, de los conductores de R-100 fue mayor a todas las muestras estudiadas por Oliva en 1986.

Lo anterior, puede tener una explicación si consideramos que los conductores de R-100 no pueden o tienen pocas posibilidades de expresar su agresión de manera física (Buss, 1969) y lo hacen por consiguiente de una forma verbal, acompañando ésta por refunfuños, ademanes, sonidos con el claxón y señales con las luces e incluso, a veces, con el mismo acelerador del autobús.

Los conductores de R-100 obtuvieron mayores puntajes que los de trolebuses en la subescala expresión de la Irritabilidad. Según esto existe en ellos una mayor disposición a estallar con la menor provocación, tienen un temperamento irascible y presentan refunfuños, exasperaciones y groserías.

En comparación a las muestras estudiadas por Oliva, la puntuación obtenida en Irritabilidad por los conductores de R-100, sólo es inferior al grupo de no deportistas. En cambio la calificación obtenida por los operadores de trolebuses fue inferior al total de las muestras en cuestión.

Para el Negativismo, las medias obtenidas en ambas muestras fueron prácticamente las mismas, por lo que se rechaza la hipótesis que afirma la existencia de diferencias significativas en esta variable entre los grupos de conductores estudiados.

Lo anterior significa que puede presentarse en ambas muestras un comportamiento opuesto al deseado por la autoridad, que implica un rechazo a cooperar y que puede variar de la no complacencia pasiva a la rebelión abierta contra las reglas y costumbres.

Los puntajes obtenidos en Negativismo en ambas muestras de conductores y en grupos de karate, futbol y no deportistas, son similares.

Se aceptan, en cambio, las hipótesis que sugieren la existencia de diferencias significativas entre el grupo de conductores de R-100 y de trolebuses en las variables de Resentimiento, Sospecha y Agresión Indirecta. Los puntajes obtenidos en todas ellas fueron mayores en los operadores de R-100

En relación a la subescala de Resentimiento, Buss (1969) indica que puede referirse a un sentimiento de cólera hacia el mundo por un maltrato real o imaginario. Así entonces, puede decirse que existe una mayor tendencia de los conductores de R-100 que los de trolebuses a desprestigiar a una persona que es objeto de resentimiento. Pueden mostrar una actitud emotiva, caracterizada por el desagrado o antipatía suscitada por la idea de prejuicio causada a ellos mismos o a otros.

Más aún, el puntaje obtenido en esta escala por los conductores de R-100 es superior a cualquiera de los registrados por las muestras de Oliva (1986). Lo anterior puede tener que ver con que, tanto los karatecas, como los futbolistas, pueden descargar su agresión físicamente; no así, en cambio, los conductores de R-100 los cuales no pueden abandonar el autobús para ir contra aquel conductor de automóvil particular, peatón, usuario, etc., causando de su molestia.

En cuanto a la variable Sospecha, Buss (1969) afirma que se trata de la proyección de hostilidad hacia otros. Esto va desde el simple hecho de ser desconfiado y cauto hasta creer que otros son derogativos o que planean hacerle daño.

En referencia a la subescala de Agresión Indirecta puede decirse, según la definición proporcionada por Buss (1969), que los conductores de R-100 por haber obtenido un puntaje superior al de los conductores de trolebuses tenderán a agredir más de manera indirecta y no dirigida. Su comportamiento (la murmuración maliciosa o las bromas practicadas) será indirecto en el sentido de que la persona odiada no es atacada directamente sino por medios des-

viados. La agresión no dirigida tal como el pataleo y el dar portazos consiste en una descarga de acción negativa contra nadie en particular. En el caso de los conductores de R-100, la expresión de este tipo de agresión podría tener que ver con el elevado volumen con el que escuchan sus aparatos estereofónicos o con el conducir a altas velocidades y, en ocasiones, de manera muy irresponsable.

De los grupos estudiados por Oliva (1986), el puntaje obtenido por los no deportistas en esta variable fue similar al del grupo de conductores de R-100. La puntuación de los futbolistas rebasa a la de trolebuses y ésta, a su vez, es superior a la del grupo de karatecas.

Esto puede suceder similarmente como en la expresión de la Agresión Verbal debido a que los karatecas tienen la oportunidad de descargar su agresión de manera física, más que indirecta o verbalmente; en cambio, los conductores de R-100 lo hacen de manera indirecta.

No se encontraron diferencias significativas en la subescala de Culpa por lo que la hipótesis que afirman que existen diferencias entre ambas muestras, se rechaza. Los puntajes encontrados fueron prácticamente los mismos en ambas muestras.

Del estudio realizado por Oliva en 1986, el grupo de futbolistas rebasó la puntuación obtenida por las dos muestras de conductores sólo por una diferencia poco significativa. No obstante, que la calificación lograda por los operadores de trolebuses es similar a la alcanzada por los no deportistas.

En cuanto a la puntuación total obtenida por la muestra de conductores del presente estudio, es evidente que ésta fue mayor para el grupo de R-100 que para el grupo de trolebuses.

Más aún, este puntaje es superior al conseguido en cualquiera

de las muestras estudiadas por Oliva (1986).

Lo anterior, hace suponer que los conductores de R-100 pueden tender más hacia actitudes agresivas que irán desde la forma física hasta la indirecta, pasando por la forma verbal, de acuerdo a la clasificación que de la agresión formulara Buss en 1969.

Por otra parte, el análisis de características sociodemográficas y laborales entre conductores con puntajes extremos en la Escala de Agresión de Buss-Durkee (1969) revela que únicamente existieron diferencias significativas en ingreso mensual, número de dependientes económicos, número de descansos y duración de los mismos.

Con excepción del número de descansos, fueron mayores todos los puntajes obtenidos de las características arriba mencionadas para los conductores con un puntaje extremo > 49 que para los conductores con un puntaje extremo < 25 . En el caso de números de descanso, éstos fueron mayores para los conductores con un puntaje extremo < 25 .

En lo que se refiere a la distribución por grupos de los conductores con puntajes extremos en el Inventario, es evidente que el grupo de conductores con puntaje extremo > 49 quedó conformado en su mayoría por los de R-100. En cambio, el grupo con puntaje extremo < 25 estuvo compuesto principalmente por operadores de trolebuses.

En cuanto al ingreso mensual, pareciera ser que aquellas personas que ganan más o que pueden percibir un mejor salario tienden a expresar más su agresión que aquellos que ganan menos. Esto podría tener que ver con la cuestión del temperamento a la cual Buss (1969) hace referencia y que, según él, son las características del comportamiento que aparecen en las primeras etapas de la vida y permanecen relativamente constantes.

Por lo que se refiere al número de dependientes económicos, es evidente que la presión psicológica y económica puede ser más patente en los padres con un número mayor de hijos o de personas a quien dar el sustento económico. Tales presiones psicológicas y económicas, aunadas a la carga adquirida con más de una compañera sexual, hace pensar, en el caso de los operadores de R-100, que un conductor puede ser más agresivo que aquel que no vive este tipo de situaciones.

Por otro lado, el número de descansos y la duración de éstos se encuentran en estrecha relación. Evidentemente que después de un determinado tiempo de estar desarrollando cualquier actividad, el cuerpo humano, y no es la excepción, requiere un descanso.

Por lo tanto, si tomamos en cuenta que por el tipo de trabajo que realizan los conductores, podemos percatarnos de la necesidad de períodos de descanso entre sus jornadas de trabajo.

Por consiguiente, puede pensarse que los conductores con un número mayor de dependientes económicos están "forzados" a obtener un mayor ingreso económico, trabajando horas extras y por consiguiente reduciendo (o quizá nulificando) el número y la duración de los descansos.

Si a todas estas variables, agregamos aquellas que están directamente en relación con el servicio que ofrece el conductor: servicio a los usuarios, relación con otros conductores, oficiales de tránsito, humo, ruido, etc., no es difícil pensar en la situación extrema a la que a diario se enfretan nuestros sujetos objeto de estudio, y que han de manifestar expresando algún tipo de agresión, según la clasificación de Buss y Durkee (1969).

CONCLUSIONES

- Los conductores de R-100 obtuvieron puntuaciones mayores que los de trolebuses en las subescalas de Agresión Indirecta, Irritabilidad, Resentimiento, Sospecha, Agresión Verbal y en la Escala Total.

- Existieron diferencias significativas en las variables siguientes: ingreso mensual, número de dependientes económicos, número de descansos y duración de los mismos.

- El ingreso mensual es mayor en los conductores de R-100 que en los de trolebuses.

- El número de dependientes económicos es superior en los conductores de R-100 que en los de trolebuses.

- El número de descansos es superior en los trolebuses.

- Sin embargo, la duración de los descansos en los conductores de R-100 es muy por arriba a la de los conductores de trolebuses.

- Por lo que se refiere a los descansos en la labor de manejo, se encontró que puede ser conveniente aumentar el número de los mismos.

- En cuanto al ingreso mensual de ambos grupos de conductores, se piensa que éste es inferior al que debieran realmente de obtener.

- Fue superior el número de sujetos agresivos pertenecientes al grupo de conductores de R-100 que los pertenecientes al grupo de trolebuses.

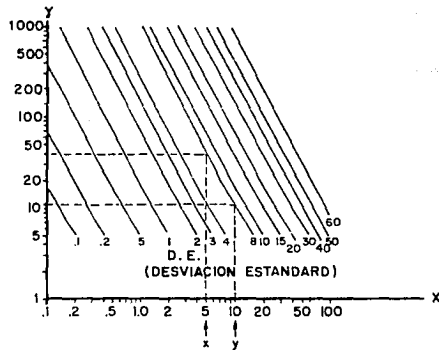
- Se piensa que el número de hijos de dependientes econó-

micos en general, pueden llevar a un conductor a que trabaje más de sus ocho horas diarias y a que tome menos descansos; originándole todo ésto fuertes presiones psicológicas y económicas que lo pueden hacer más expresivo en su despliegue de agresión que cualquier otro conductor que no se encuentre en similares condiciones.

- En el caso de los conductores de R-100, al igual que Tovalín y Lazcano, se piensa que éstos son obligados a trabajar a destajo por el sistema de rotación de turno que utilizan y la autoexplotación a la que son obligados.

A P E N D I C E

NUMERO
DE PACIENTES
REQUERIDOS
EN CADA
GRUPO -
TRATAMIENTO



DIFERENCIA SIGNIFICATIVA QUE SE QUIERE
D E T E C T A R .

HOJA DE REGISTRO

Sujeto NO. _____ Fecha: _____

Ruta 100 Trolebuses

Edad (años): _____

Estado Civil: Soltero Casado Viudo Unión Libre

Como operador ¿a cuánto asciende su ingreso mensual aproximadamente? _____

¿Tiene algún otro ingreso? SI NO

¿Cuántas personas dependen de ud. económicamente? _____

¿Cuántos años tiene laborando como operador? _____

Mencione el número y el nombre de la ruta por la que condujo: _____

Desde el origen hasta el destino de su ruta, más o menos en qué tiempo hizo el recorrido: _____

El tiempo efectivo aproximado que condujo su unidad el día de hoy fué de: _____

Entre la llegada a su destino de ruta y la salida a un nuevo destino, ud. tuvo descansos, ¿cuántos fueron aproximadamente? _____

En promedio, ¿qué duración tuvieron esos descansos? _____

INVENTARIO DE BUSS-DURKEE

Este inventario consta de oraciones o proposiciones enumeradas. Lea cuidadosamente cada una y decida si en su caso, es cierta o falsa.

Usted debe marcar las contestaciones en la hoja de respuestas. Fijese en el ejemplo que aparece al lado derecho. Si la oración es CIERTA o, más o menos CIERTA en su caso, rellene el cuadro - en la columna C (Cierto), vea el ejemplo 1. Si la oración es FALSA o, más o menos FALSA en su caso, rellene el cuadro en la columna F (Falso, vea el ejemplo 2.

	C	F
1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Al marcar su respuesta en la hoja, asegúrese que sea el mismo número de la oración que leyó. Rellene bien sus marcas. Si desea cambiar alguna respuesta, borre por completo lo que quiera cambiar.

Trate de ser sincero consigo mismo. No deje de contestar ninguna pregunta si puede evitarlo.

1. En algunos momentos no puedo controlar mi necesidad de golpear a otros.
2. Es injusto que yo no pueda tener lo que deseo.
3. Las pocas veces que engañé, sentí remordimiento.
4. No hallo ninguna buena razón para no atacar a otros.
5. Así como me enojo se me pasa.
6. Cuando no me gusta la conducta de alguien, se lo digo.
7. Siempre soy paciente con los demás.
8. No podría poner a nadie en su lugar aunque lo pudiera hacer.
9. Se que la gente habla a mis espaldas.
10. No hago lo que me piden, a menos que me lo pidan de buena forma.
11. A menudo chismorreo de quien no me cae bien.
12. Me cuido de quienes me demuestran demasiada amistad.
13. Quien me busca, me encuentra.
14. Los otros siempre tienen oportunidad.
15. A menudo me avergüenzo de mis malos pensamientos.
16. Cuando pienso en todo lo que me ha sucedido, me asalta un profundo resentimiento.
17. Me enojo más de lo que la gente supone.
18. Me encuentro muchas veces en desacuerdo con los demás.
19. Me hierve la sangre cuando alguien se burla de mí.
20. No puedo evitar la discusión cuando estoy en desacuerdo.
21. Cuando me enojo, doy portazos.
22. No me gustan las reglas y siento deseo de violarlas.
23. Existe mucha gente que siente desagrado hacia mí.
24. Nunca me enfurezco tanto como para arrojar cosas.
25. La gente que descuida su empleo debe avergonzarse de ello.
26. Casi todas las semanas encuentro alguien que no es de mi agrado.
27. Cualquiera que insulte a mi familia o a mí, se busca una buena pelea.
28. Me entristece pensar que no hice lo bastante por mis padres.
29. No permito que nadie me moleste cuando se me trata mal.
30. Pido que los demás respeten mis derechos.
31. A veces me molesta la sola presencia de la gente.
32. Aún enojado no uso "palabras fuertes".
33. Mucha gente me cela.
34. Nunca hago bromas pesadas.

35. Cuando alguien es autoritario, hago lo contrario de lo que se me pide.
36. En ocasiones tengo la sospecha de que se están riendo de mí.
37. Quienes me molestan demasiado, se están buscando un buen puñetazo.
38. Aunque no lo demuestre, a veces los celos "me matan".
39. Si alguien me golpea primero se busca una buena pelea.
40. Necesito que mis pecados me sean perdonados.
41. A veces me siento como pólvora que va a explotar.
42. Si alguien me fastidia se lo digo.
43. En ocasiones, me siento agresivo.
44. Cuando me gritan, les grito.
45. Muchas veces cuando me enoja, me encapricho.
46. Cuando la gente me exige algo, tomo mi tiempo para realizarlo.
47. Mi lema es "No confíes en los extraños".
48. A veces me emberrincho, cuando no consigo lo que quiero.
49. Hago muchas cosas de las cuales me avergüenzo después.
50. No conozco a nadie a quien no odie completamente.
51. Cuando me enoja me siento capaz de abofetear a alguien.
52. El fracaso me provoca remordimiento.
53. No puedo evitar ser rudo con quienes no me agradan.
54. Cuando me enfurezco, digo cosas feas.
55. No permito que me irrite cualquier cosa sin importancia.
56. Por lo general escondo mi opinión sobre los demás.
57. Me molesta que otros hagan cosas buenas por mí.
58. Desde los 10 años no he vuelto a hacer berrinche.
59. Pensaba que la mayoría de la gente decía la verdad, pero ahora sé que estoy equivocado.
60. Recuerdo haberme enojado tanto que arrojé lo primero que encontré a mano.
61. Peleo, siempre que tengo la ocasión de hacerlo.
62. Si permitiera a los demás verme tal y como soy, les resultaría penoso tratarme.
63. Si debo recurrir a la violencia física para defender mis derechos, lo hago.
64. Cuando actué mal, mi conciencia me lo reprocha.
65. Siempre trato de evitar las discusiones.

66. Acostumbro no cumplir mis amenazas.
67. Ultimamente he estado malhumorado.
68. Cuando discuto, elevo mi voz.
69. No tengo enemigos que realmente quieran hacerme daño.
70. Ocasionalmente, cuando me enojo con alguien le dejo de hablar.
71. A veces demuestro mi enojo golpeando los puños sobre la mesa.
72. A veces siento que la gente está tratando de insultarme.
73. Se de quien por provocarme se ha buscado una pelea.
74. A veces siento que he tenido muy mala suerte en la vida.
75. A veces creo que no he vivido el lado bueno de la vida.

SUJETO No. _____

 RUTA 100 TROLEBUSES

FECHA _____

HOJA DE RESPUESTAS DEL INVENTARIO DE BUSS - DURKEE

C		F		C		F		C		F		C		F		PUNTAJE					
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	37	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	49	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	61	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	73	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A _____
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	38	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	50	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	62	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	74	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	R _____
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	39	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	51	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	63	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	75	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C _____
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	40	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	52	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	64	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	41	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	53	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	65	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				IR _____
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	42	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	54	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	66	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	31	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	43	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	55	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	67	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	44	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	56	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	68	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				V _____
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	45	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	57	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	69	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				IN _____
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	34	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	46	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	58	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	70	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				S _____
11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	35	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	47	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	59	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	71	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	36	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	48	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	60	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	72	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				N _____

PLANTILLA PARA LA HOJA DE RESPUESTAS DEL
INVENTARIO DE AGRESION (BUSS - DURKEE)

R = RESENTIMIENTO

V = AGRESION VERBAL

S = SOSPECHA

R

V

S

PLANTILLA PARA LA HOJA DE RESPUESTAS DEL
INVENTARIO DE AGRESION (BUSS - DURKEE)

C = CULPA

N = NEGATIVISMO



C



N

B I B L I O G R A F I A

- ALCEDA, A. (1973). Curso sobre alternativas para el transporte urbano. México: Instituto Auris.
- ALONSO, F. (1966). Dangerous psychology call configurations of the tremulous driver. Revista de Psicología General Aplicada, 21 (85), 947-960.
- ARDREY, R. (1966). The territorial imperative. New York.
- ASHELY MONTAGU (1968). La naturaleza de la agresividad humana. Madrid: Alianza
- BANDURA, A. (1971). Social learning theory New Jersey: General Learning Press.
- BANDURA, A. (1973). Aggression: A social learning analysis. Englewood, Cliff: Prentice, Hall.
- BANDURA, A. Y MICHEL R. (1965). Modification of self-imposed delay of reward through exposure to live and simbolic models. Journal of Personality and Social Psychology, 2, 698-705.
- BERKOWITZ, L. (1969). Aggressive cues in aggressive behavior and hostility chatharsis. En Hernández Ryes, J. Investigaciones recientes sobre la frustración como uno de los factores provocadores de agresión en personas adultas. Tesina de Licenciatura en Psicología. México: UIA. 1980.
- BERKOWITZ, L. AND KNUREK, D. A. (1965) Label-mediated hostility generalization. En Hernández Reyes, J. Investigaciones recientes sobre la frustración como uno de los factores pro vocadores de agresión en personas adultas. Tesina de Licenciatura en Psicología. México: UIA. 1980.
- BETAILLON, C. Y RIVIERE, D'ARC H. (1975) La ciudad de México. México: Editorial SEP Setentas.
- BURKNER, A. (1975). Rosenzweig P-F study scores of drivers with traffic violations and drivers with visual handicaps. Psychologic und Praxis. 19 (2), 72-79
- BUSS, A. (1969). Psicología de la agresión. Buenos Aires, Argentina: Editorial Troquel.

- BUSS, A. H. AND DURKEE, A. (1957). An inventory for assessing different kinds of hostility. *Journal of Consulting Psychology*, 21 (4), 343-349.
- BUSS, A. H., DURKEE, A. AND BAER, M. B. (1956). The measurement of hostility in clinical situations. *Journal Abnormal Social Psychology*, 52, 84-86.
- BYRNE, J. (1974). *Psicología: Tratado sobre las ciencias de la conducta*. Barcelona: Labor.
- CADENA HERNANDEZ., F. (1981). *Actitud hacia los operadores de autobuses urbanos del Distrito Federal*. Tesis de Licenciatura en Psicología México: UNAM.
- COFER, C. N. Y APLEY, M. H. (1978). *Psicología de la Motivación*. México: Trillas.
- CHASE, L. J. Y MILLS, N. H. (1973). Status of frustrator as a facilitator of aggression: A brief note. *The journal of Psychology*, 84, 225-226.
- CHOYNOWSKI, M. (1977). Estudio de la agresividad en los adolescentes mexicanos (I). *Enseñanza e Investigación en Psicología*, 3 (1), 87-102.
- CHOYNOWSKI, M. (1978). Estudio de la agresividad en los adolescentes mexicanos (II). *Enseñanzas e Investigación en Psicología*, 4, (1), 73-96.
- DARWIN, CH. (1959). *El origen de las especies*. México: UNAM.
- DEAUX, K. K. (1971). Hoking at the intersection: A replication and extension. *Journal of Social Psychology*, 84 (1), 159-160.
- DE LA FUENTE, R. (1982). Fuentes y direcciones de la agresividad. *Salud Mental*, (3), 3-12.
- DENKER, W. (1973). *Elucidaciones sobre la agresión*. Buenos Aires: Amorrortu
- DOLLARD, J. DOOB, L. MILLER, N. E., MOWRER, O. H. Y SEARS, R. R. (1939). *Frustration and aggression*. New Haven: Yale University Press.
- DOOB, A. N. Y GROSS, A. E. (1968). Status of frustrator as an inhibitor of horn-honking responses. *Journal Social Psychology*, 76, 213-218.

- DRORY, A. (1985). Effects of rest and secondary task on simulated truck driving task performance. *Human Factors*, 27 (2) 201-207.
- EIBL-ELBESFELAT (1977) El hombre programado: lo hereditario como factor determinante en el comportamiento humano. Madrid: Alianza.
- FESHBACH, S. (1964). The function of aggression and the regulation of aggressive drive. *Psychological Review*, 4, 257-272.
- FLETCHER, R. (1972). El instinto en el hombre. México: Paidós.
- FLYNN, J. (1969). En Buss, A. H. *Psicología de la agresión*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Troquel, 1969.
- FREUD, S. (1915). Los instintos y sus destinos. En Hernández Reyes J. *Investigaciones recientes sobre la frustración como uno de los factores provocadores de la agresión en personas adultas*. Tesina de Licenciatura en Psicología. México: UIA, 1980.
- FREUD, S. (1920). Más allá del principio del placer. *Obras Completas*, Tomo III. Biblioteca Nueva. Madrid, España: 1981.
- FREUD, S. (1930). El malestar en la cultura. *Obras Completas*, Tomo III. Biblioteca Nueva. Madrid, España: 1981.
- FREUD, S. (1933). Nuevas lecciones introductorias al Psicoanálisis. *Obras Completas*, Tomo III. Biblioteca Nueva Madrid, España: 1981.
- FROMM, E. (1977) *Anatomía de la destructividad humana*. México: Siglo XXI.
- GEEN, R. G. (1976). Aggression. En Oliva Mendoza, F. J. *Un estudio de la agresión en la psicología del deporte*. Tesis de Licenciatura en Psicología. México: UNAM, 1986.
- GERMANI, G. (1966). *Estudios sobre sociología y psicología social*. Buenos Aires: Editorial Paidós.
- GOLDSTEIN, J. (1978). *Agresión y crímenes violentos*. México: El Manual Moderno.
- GOMEZJARA, F. A., CADENA, F.R. (1977). Un día en un autobús de la ciudad de México. *Revista de Revistas de Excelsior*, 240.

- GOMEZJARA, F. A., FLORES, F., DE LA ROSA, A., CADENA, F. R., RAMOS, G. Y VARGAS, L. (1974). Los choferes del D. F. Revista Siete, 4 (27).
- GRANDJEAN, E. (1968). Fatigue: Its physiological and psychological significance. En Drory, A. (1975). Effects of rest and secondary task on simulated truck-driving task performance, Human Factors, 27 (2), 201-207.
- HALDERMAN, B. L. Y JACKSON, T. T. (1979). Naturalistic study of aggression, aggressive stimuli and horn-honking: A replication. Psychological Reports, 45 (3), 880-882.
- HAMILTON, J. W. (1967). The rear-end collision: A specific form of acting out. Journal of the Hillside Hospital, 16 (3-4), 187-204.
- HAUBER, A. R. (1980). The social psychology of driving behavior and traffic environment: Research on aggressive behavior in traffic. International Review of Applied Psychology, 29 (4), 461-474.
- HEIMSTRA, N. W., ELLINGSTAD, B. S. Y DECOCK, A. R. (1967). Effects of operator mood on performance in a simulated driving task. Perceptual and Motor Skills, 25 (3), 729-735.
- HERNANDEZ REYES, J. (1980). Investigaciones recientes sobre la frustración como uno de los factores provocadores de agresión en personas adultas. Tesina de Licenciatura en Psicología. México: UIA.
- HERTZ, D. (1970). Personality factors in automobile accidents. Hare Fuah, 79 (4), 165-167.
- HORNEY KAREN (1945). La personalidad neurótica de nuestro tiempo. Buenos Aires: Paidós..
- JOHNSON, R. N. (1976). La agresión en los hombres y en los animales. México: El Manual Moderno.
- KAUFMAN, S. (1970). Introducción al Estudio del Comportamiento Humano. México: El Manual Moderno.
- KENRICK, D. T. Y MACFARLANE, S. W. (1986). Ambient temperature and horn-honking: A field study of the heat-aggression relationship. Environment and Behavior, 18 (2), 179-191.

- KERLINGER, F. N. (1982). Investigación del comportamiento. Técnicas y metodología, México: Editorial Latinoamericana.
- LAPLANCHE, J. Y PONTALIS, J. B. (1981). Diccionario de Psicoanálisis. España: Editorial Labor.
- LAROUSSE. (1987). Diccionario de la Lengua Española. México: Autor.
- LENZ EINHAUS, I. (1981). Relaciones entre agresividad, ansiedad y mecanismo de defensa. Tesis de Doctorado en Psicología. México: UIA.
- LINDGREN, H. (1969). Psychology of personal development. New York: J. Wiley.
- LINDGREN, C. H. (1982). Introducción a la psicología social. México: Editorial Trillas.
- LOPEZ CARDENAS, F., RANGEL MARTINEZ, M. Y DE LA SIERRA CUSPINERA, G. (1982). El transporte en la ciudad de México, 500 años de evolución. México: Editorial Castellnova.
- LORENZ, K. (1971). Sobre la agresión: El pretendido mal. México: Siglo XXI.
- MILLER, N. E. (1941). The frustration-aggression hypothesis. En Hernández Reyes, J. Investigaciones recientes sobre la frustración como uno de los factores provocadores de agresión en personas adultas. Tesina de Licenciatura en Psicología. México: UIA, 1980.
- MILLER, G. A. (1980). Lenguaje y comunicación. Buenos Aires: Amorrortu.
- MORALES, A. G. (1982). Investigación de riesgo coronario en operadores de autotransporte. Tesis de Licenciatura en Medicina. México: UNAM.
- MORRIS, D. (1972). El mono desnudo. Barcelona, España: Plaza y Tanes.
- OLIVA MENDOZA, F. J. (1986). Un estudio de la agresión en la psicología del deporte. Tesis de Licenciatura en Psicología. México: UNAM.
- PARRY, M. (1968). Aggression on the road. En Turner, Ch., Layton, J. y Simons, L. (1975). Naturalistic studies of aggressive behavior: aggressive stimuli, victim visibility and honr-honking. Journal of Personality and Social Psychology. 31 (6), 1098-1107.

- PICK DE WEISS, S. Y LOPEZ, A. L. (1986). Como investigar en ciencias sociales. México: Trillas.
- ROBERTS, H. J. (1971). The causes, ecology and prevention of traffic accidents. En Drory, A. (1985). Effects of rest and secondary task on simulated truck-driving task performance. *Human Factors*, 27 (2), 201-207.
- RUTA-100 (1987). Gufa de Autotransportes Urbanos Ruta-100: Autor.
- SIEGEL, S. (1982). Estadística no paramétrica. México: Trillas.
- SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. (1983). Dirección General de Autotransporte Federal. Apuntes para la Historia del Autotransporte: Autor.
- SECRETARIA DE TRANSPORTES ELECTRICOS DEL DDF. (1987). Gufa de rutas de transportes eléctricos: Autor.
- SPITZ, R. (1974). El primer año de vida del niño. México: Fondo de Cultura Económica.
- STOKOLS, D., NOVACO, R., STOKOLS, J. Y CAMPBELL, J. (1978). Traffic congestion type a behavior and stress. *Journal of Applied Psychology*, 63 (4), 467-480.
- TINBERGEN, N. (1986). On war and peace in animals and man. *Science*, 160, 141-148.
- TOVALIN H. Y LAZCANO F. (1989). Per. La Jornada, Mayo 6, 22.
- TURNER, CH., LAYTON, J. Y SIMONS, L. (1975). Naturalistic studies of aggressive behavior: Aggressive stimuli, victim visibility and horn-honking. *Journal of Personality and Social Psychology*. 31 (6), 1098-1107.
- WARREN, H. (1973) Diccionario de psicología. México: Fondo de Cultura Económica.
- WOLMAN, B. (1975). Teorías y sistemas contemporáneos en psicología. España: Ediciones Martínez Roca.
- YOUNG, M. J., BRESNITZ, E. A. Y STROM, B. L. (1983). Sample size nomograms for interpreting negative clinical studies. *Annals of Internal Medicine*. 99, 248-251.