

VII Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología
XXII Jornadas de Investigación XI Encuentro de Investigadores en Psicología del
MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos
Aires, 2015.

Psicología del tránsito: la agresión al conducir.

González, Gladys y Dantagnán, Adriana.

Cita:

González, Gladys y Dantagnán, Adriana (2015). *Psicología del tránsito: la agresión al conducir*. VII Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XXII Jornadas de Investigación XI Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-015/596>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/epma/vQ0>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO: LA AGRESIÓN AL CONDUCIR

González, Gladys; Dantagnán, Adriana
Universidad Católica de La Plata. Argentina

RESUMEN

El presente trabajo trata de investigar sobre el cambio de comportamiento manifestado por los individuos de la ciudad de La Plata cuando se encuentran involucrados en situaciones de conducir automotores o ciclomotores, cuáles son los factores que provocan el comportamiento agresivo de las personas frente a un volante y qué es lo que genera conductas agresivas en sujetos que en otras áreas de su vida no ponen en acto esa agresividad, ya que personas habitualmente amistosas y pacíficas parecen transformarse al volante.

Palabras clave

Agresividad, Comportamiento, Conducir, Tránsito

ABSTRACT

TRAFFIC PSYCHOLOGY, AGGRESSIVE BEHAVIOUR WHILE DRIVING

This study aims to investigate behavioral change expressed by individuals in the city of La Plata when they are involved in situations of driving, which are the factors that cause aggressive behavior of people in front of a wheel and what generates aggressive behavior in people than in other areas of their life do not put in the aggressive act, and usually friendly and peaceful people seem to transform themselves when driving

Key words

Aggressiveness, Behavior, Driving, Traffic

INTRODUCCIÓN

La Psicología del Tránsito se ocupa de estudiar los factores psicológicos relacionados al comportamiento humano en el ambiente vial. Su interés va desde la prevención de conductas de riesgo en la conducción, hasta la promoción de hábitos para una movilidad más saludable. El propósito de la investigación en el área es generar conocimientos que permitan mejorar las condiciones del tránsito, el transporte y la movilidad. En especial, se busca contribuir a un tránsito más seguro, aunque también más equitativo, saludable y sostenible. La psicología del tránsito es un área relativamente joven en comparación con otros ámbitos aplicados de la disciplina. Sin embargo, a nivel internacional existen centros y grupos consolidados, así como publicaciones, asociaciones y encuentros científicos específicos del área. Se trata de un campo activo y en permanente expansión, aunque su desarrollo es muy desigual a través de los países y regiones del mundo. En Argentina su desarrollo es muy incipiente, al igual que en otros países latinoamericanos. Desde luego, existen necesidades, problemáticas y características idiosincrásicas del tránsito en nuestra región, que implicaría investigaciones propias en psicología del tránsito.

Recientemente se ha creado en la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata un equipo específico en la temática, denominado "Grupo de Modelos y Métodos de Investi-

gación en Psicología del Tránsito". Se trataría del primer grupo de investigación de este tipo en el país. Su objetivo principal es realizar investigaciones y aportes en temas de seguridad y salud en el tránsito, desde la óptica del factor humano.

La palabra tránsito, proveniente etimológicamente del latín "transitus" alude a la acción de circular, de pasar de un sitio hacia otro, ya sea a pie o conduciendo algún vehículo, por calles u otros caminos, aunque también puede referirse a la circulación que se produce en el interior de las viviendas para desplazarse de un cuarto a otro. Quienes transitan pueden ser personas, animales o cosas, obedeciendo el desplazamiento a múltiples fines: las personas pueden transitar para trabajar, para visitar amigos o parientes, para conocer lugares, etcétera; las mercaderías y cosas, suelen hacerlo para su comercialización o mudanza.

Haciendo un poco de historia: según Groeger & Rothengatter (1999), esta disciplina se ocupa también de estudiar el comportamiento de los usuarios del tránsito (conductores, peatones, motociclistas, etc.) y los procesos psicológicos subyacentes a estos comportamientos, con la finalidad de desarrollar medidas de intervención efectivas para mejorar la seguridad de las personas. Esta definición es lo suficientemente amplia como para cubrir la diversidad de temas y enfoques de investigación existentes en la actualidad, pero también es lo suficientemente específica como para diferenciar a la Psicología del Tránsito de otras áreas de la Psicología, tanto en lo referente a su objeto de estudio como en cuanto a sus metas prácticas.

Como un aporte para su mejor comprensión se realizará un uso analógico del sistema circulatorio del cuerpo humano relatando que en este último un conjunto de elementos fluyen en un medio líquido circulando por vías más anchas o más angostas, arterias, venas y capilares dispuestas a lo largo y a lo ancho de nuestro cuerpo para llevar elementos indispensables para la vida y el funcionamiento de cada una de las partes de nuestro organismo. La sangre fluye, se mueve, bombeada por el corazón y el milagro de la vida se mantiene sin problemas ya que cada célula de nuestro cuerpo recibe el oxígeno y los nutrientes que hacen posible el metabolismo celular y entrega las toxinas para desecho que se liberarán oportunamente fuera de él. Sin embargo, algunas veces se presentan problemas de circulación. Progresiva o abruptamente algo pasa y alguna vía comienza a taponarse, su diámetro disminuye, la sangre no fluye como siempre, el tránsito de nutrientes y oxígeno se complica. Los síntomas de que algo anda mal no tardan en manifestarse. Alguna parte del cuerpo, o todo él en su conjunto, se descompone, según cual sea la zona del problema, y sus consecuencias se manifestarán de diferente manera. Puede resultar extraño comparar el sistema circulatorio del cuerpo humano con el sistema del tránsito. Sin embargo, se parecen bastante. Las vías de circulación vehicular, calles y rutas, cumplen la función de conectar, como las venas y arterias, distintas partes de un territorio habitado por gente que necesita nutrirse, intercambiar productos, llevar y traer, para hacer posible la vida de cada ser humano, el equivalente a cada célula del cuerpo. Ahora bien, estas vías de circulación pueden ser suficientes

para el fluido tránsito de personas y productos de cada día o resultar insuficientes. Pueden permitir una circulación sin inconvenientes o empezar a presentar problemas porque algunos obstáculos disminuyan el diámetro del espacio de circulación, por ejemplo, vehículos estacionados o detenidos, arreglos, piquetes, etc., o porque, la cantidad de elementos que circulan sea mayor cada día, para un espacio que casi nunca puede agrandarse, lo cual comenzará a alterar la circulación que se realizará con menos espacios entre los vehículos, elementos circulantes, hasta que la circulación se realice más lentamente y, eventualmente, se detenga. Es allí, en donde se interrumpe el fluir apropiado a donde apunta esta investigación tratando de comprender porque emergen de tal situación los instintos más primitivos y arcaicos en los que aparecen cada día con mayor evidencia los trabajos del principio primario de placer con fuertes descargas libidinales directas del ello, dominando al yo e imponiéndole desobedecer al súper yo, quien debería poder lograr en la psique la necesidad de actuar bajo el principio de realidad correspondiente y así transformar esa descarga libidinal directa en un proceso secundario bajo el mecanismo de la sublimación .

Así los problemas en el conjunto del funcionamiento urbano no tardarían en manifestarse: Habría problemas en el funcionamiento social. Por ejemplo: el intento de recuperar el tiempo perdido propiciaría comportamientos de riesgo en los conductores con su consecuencia inevitable: mayor conflictiva intersubjetiva e intrasubjetiva. Ahora bien, si continuamos con nuestra analogía, podríamos afirmar que el sistema del tránsito actual está enfermo.

Actualmente se reconoce que los aspectos psicológicos del conductor y otros usuarios del tránsito constituyen un factor clave para comprender y enfrentar el problema de los accidentes .Este reconocimiento, social y científico, ha contribuido al desarrollo y consolidación de este área de la psicología , aunque también otras visiones se muestran efectivas como la teoría conductista en tanto construcción de hábitos que permiten incorporar normas para evitar lo que hoy ya no solo son conductas accidentales, sino conductas agresivas que también incrementan los accidentes viales con grandes posibilidades de disminuirlos.

Desde el psicoanálisis los puntos básicos de la teoría, obtenidos a través de la investigación psicoanalítica de numerosos accidentes y accidentados, pueden enunciarse de la siguiente manera: Todos los seres humanos tenemos la posibilidad de accidentarnos.

El accidente es conscientemente, involuntario. Las determinantes internas de una persona en el accidente son inconscientes. El accidentarse consistiría en la "puesta en acto" de la escena inconsciente, escudada en las circunstancias provistas por el azar. El Estudio Psicoanalítico de los Accidentes (EPA), sirve para poner en evidencia la situación conflictiva de un modo psíquicamente tramitable por el sujeto y, por tanto, yugula el riesgo de la puesta en acto del conflicto bajo la forma de un accidente. La conceptualización psicoanalítica del accidentarse permitiría individualizar aquella parte de la población que, efectivamente, se encuentra en riesgo real de protagonizar un accidente y, en consecuencia, actuar preventivamente.

La agresividad/agresión está definida como el conjunto de tendencias que se actualizan en conductas reales o fantasmáticas, dirigidas a dañar a otro, a destruirlo a contrariarlo, a humillarlo, etc. La agresión puede adoptar modalidades distintas de la acción motriz violenta y destructiva; no hay conducta tanto negativa (rechazo de ayuda por ejemplo) como positiva, tanto simbólica (por ejemplo la ironía) como efectivamente realizada, que no pueda funcionar como agresión. El psicoanálisis ha concedido una importancia cada vez mayor a la agresividad, señalando que actúa precozmente en el desarrollo del sujeto y subrayando el complejo juego de su unión y

desunión con la sexualidad. Esta idea de evolución de las ideas ha culminado en el intento de buscar para la agresividad un substrato pulsional único y fundamental en el concepto de pulsión de muerte. En términos conductuales, podemos distinguir igualmente dos factores: la ira, como respuesta emocional a ciertos estímulos, y los comportamientos agresivos en tanto conductas intencionales o potencialmente controladas por sus consecuencias. Las emociones en general son respuestas biológicamente determinadas que preparan al organismo para la acción. En el caso de la ira, la activación fisiológica y la vivencia subjetiva de rabia o enojo predisponen al individuo para el ataque o la lucha, por lo cual los comportamientos agresivos resultan más probables. Sin embargo, la expresión más o menos violenta de los sentimientos hostiles depende de numerosos factores que entre ellos, la adquisición previa de patrones de conducta violenta, el desarrollo de respuesta alternativas a la agresión, las posibles consecuencias para el agresor y la capacidad de éste para anticipar dichas consecuencias. Por tal motivo, conviene analizar en forma separada ambas fases de la respuesta. Técnicamente, las conductas «violentas», es decir aquellas que suponen agresión física o verbal (insultos, críticas, ironías, amenazas) contra personas u objetos, son intencionales y por tanto operantes, mientras que la «ira» es una respuesta automática, emocional y neurovegetativa y por ende una respondiente. Las dos fases del proceso son susceptibles de intervenciones diferentes aunque complementarias, por lo cual se deberían considerar por separado ambas fases de la respuesta. Este análisis permite además diseñar una estrategia racional y personalizada de modificación conductual.

METODOLOGÍA:

Se realizó para la investigación entrevistas dirigidas a 50 individuos de la población educativa de la U.C.A.L.P., de entre 25 y 35 años, 36 de sexo femenino y 14 de sexo masculino; el 77 % de sexo femenino reconoce no poder controlar su impulsividad frente a los acontecimientos que le impiden el fluir del libre tránsito al conducir; el 7 % de ellas manifiestan no experimentar ningún sentimiento de hostilidad frente a la dificultad y el 16 % del mismo sexo mencionan sentirse amedrentadas ante esta situación.

Respecto al sexo masculino el 89% reconoce no poder controlar su impulsividad, y el 11% manifiesta no experimentar ningún sentimiento de hostilidad frente a la dificultad.

Por lo que en el total del 100% de la muestra siendo el 72% de población femenina y un 28 % de población masculina, habría una marcada tendencia al descontrol de impulsos frente a los acontecimientos en ambos sexos, teniendo una mayor inclinación hacia los polos en los casos del sexo masculino y mostrando en el sexo femenino algún grado de sentimiento de miedo o amedrentamiento.

DISCUSIÓN

Teniendo en cuenta que el presente trabajo investigativo solo toma una muestra acotada de la población universitaria en la ciudad de La Plata, consideramos la importancia de continuar investigando y discutiendo cuales serían los mecanismos psíquicos que se disparan y manifiestan a través de la agresividad en el sujeto durante el acto de conducir, como así también dejar en evidencia la importancia de este área de la Psicología aún poco explorada y de merecida consideración en esta ciencia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Chertok, A., (2006), Las causas de nuestra conducta, Centro de Terapia Conductual, Montevideo, 8vª Edición digital recuperada el tres de mayo de 2015 de www.psicologiatotal.com
- Freud, S. (1921), Psicología de las masas y análisis del Yo, Vol. XVIII, pág.128, Editorial Amorrortu, Buenos Aires.
- Groeger, J.A.; Rothengatter, J.A., (1999), Investigación del Transporte de Psicología del tráfico y comportamiento, volumen 1, Número1, Editorial Isevier. Recuperado el 7 de mayo de 2015 de www.pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1676-73142008000100003&script=sci_
- Isoba, M.C., Estrés y agresividad en la conducción, Revista N°32, recuperado el 15 de mayo de 2015 de www.luchemos.org.ar/revistas/articulos/rev32/pagCirc.pdf.
- Laplanche y Pontalis, (1996), Diccionario de psicoanálisis, 1º impresión, Editorial Paidós.
- Lindner, J., (1999), El rol de la velocidad en la producción de accidentes de tránsito, recuperado el veintiuno de mayo de 2015 de www.querencia.psyco.edu.uy/revista_Nº1/julio_lindner.htm
- Universidad de Mar del Plata, (2011), Comunicación y Relaciones Públicas, Revista Facultad de Humanidades / UNMDP recuperado el tres de mayo de 2015 de www.mdp.edu.ar/index.php?key=6264