Universidad Iberoamericana Puebla

Repositorio Institucional **http://repositorio.iberopuebla.mx**

Maestría en Psicología Clínica y Psicoterapia Tesis

Automovilistas con enojo rasgo alto y bajo

Martínez Náder, José Ramón

2011

http://hdl.handle.net/20.500.11777/1192

http://repositorio.iberopuebla.mx/licencia.pdf

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA PUEBLA

Estudios con Reconocimiento de Validez Oficial por la Secretaria de Educación Pública

RVOE SEP-2.2.1.1-DNEP/662/02 DE FECHA 17 DE JULIO DE 2002

AUTOMOVILISTAS CON ENOJO RASGO ALTO Y BAJO

DIRECTOR DEL TRABAJO
DR. RAÚL JOSÉ ALCÁZAR OLAN

ELABORACIÓN DE TESIS DE GRADO
que para obtener el Grado de

MAESTRÍA EN PSICOLOGÍA CLÍNICA Y PSICOTERAPIA

presenta

JOSÉ RAMÓN MARTÍNEZ NÁDER

Puebla, Pue. 2011

INDICE

RESUMEN

CAPITULO I

INTRODUCCIÓN 1

1. Planteamiento del problema 1

DEFINICIÓN DE TÉRMINOS 5

CAPITULO II

REVISIÓN DE LA LITERATURA 6

1. Emociones 6
2. Modelos teóricos de las emociones 7
2.1 Teorías fisiológicas 7
2.2 Teoría cognitiva 8
2.3 Teoría conductual 8
3. Función de las emociones 9
3.1Definición de emoción y síntoma 10
3.2 Somatización 11
4. Enojo 14
4.1 Manifestaciones físicas asociadas al enojo 16
4.2 Trastornos de la personalidad relacionados con el enojo 18
4.3 Definición de enojo estado y enojo rasgo 22
4.4 Síntomas físicos presentes en sujetos con enojo-rasgo alto y bajo que se encuentran en una situación de enojo 24
5. Enojo en conductores 27
5.1 Factores relacionados con el enojo en conductores 28
5.2 Situaciones que provocan enojo en los conductores 30
5.3 Pensamientos de enojo en conductores 31
5.4 Comportamientos verbales y no verbales en situaciones de enojo en conductores 32
5.5 Ejemplos de la presencia del enojo en conductores en México 33

CONCLUSIONES 36

CAPITULO III
METODO 38
1. Participantes 38
2. Instrumentos 38
3. Procedimiento con los participantes 40
4. Procedimiento de análisis de las respuestas de los participantes 40

CAPITULO IV
RESULTADOS 41

CAPITULO V
DISCUSION 61

REFERENCIAS 66

ANEXO 81

RESUMEN

El propósito de la siguiente investigación fue explorar y reportar las vivencias de automovilistas con enojo rasgo alto y bajo, para encontrar diferencias y similitudes y posteriormente compararlas. Participaron ocho hombres y ocho mujeres mayores de 18 años y menores de 60, divididos en 4 grupos: 4 hombres con enojo rasgo alto, 4 hombres con enojo rasgo bajo, así como 4 mujeres con enojo rasgo alto, y 4 mujeres con enojo rasgo bajo. Se aplicó *inventario multicultural latinoamericano de la expresión del enojo y la hostilidad (ML-STAXI)*. Se obtuvo consentimiento informado de los participantes. Se aplicaron cuestionarios sociodemográficos y de contexto del conductor para obtener datos iniciales, así como información del conductor (tiempo de conducir, si su automóvil es propio). Se llevó a cabo la entrevista audiograbada en un consultorio particular, con una guía en donde se incluyeron las preguntas que el participante contestó para proporcionar información sobre su vivencia al conducir. Posteriormente se revisaron las audiograbaciones para analizar los datos y compararlos entre grupos de enojo rasgo alto y bajo, así como por sexo para encontrar las diferencias y similitudes.

Los resultados fueron los siguientes: A) Las personas con enojo rasgo alto tuvieron pensamientos de agresión y hostilidad, mientras que las personas con enojo rasgo bajo pensaban en solucionar el problema. B) Los grupos con enojo rasgo bajo buscaron que no hubiera daños a la salud, a diferencia de los grupos con enojo alto quienes trataron de violentar a los otros conductores. C) las personas con enojo alto no se consideran con problemas de enojo al conducir. D) las personas con enojo alto no cambiaron su conducta después del suceso de enojo que relataron. E) las personas con enojo bajo fueron quienes tuvieron mayores consecuencias económicas y materiales por su enojo al conducir. Estos resultados se discuten en el trabajo, así como las implicaciones que pueda tener para estudios posteriores.

CAPITULO I

INTRODUCCIÓN

1. Planteamiento del Problema

La forma de manejar en las grandes ciudades se ha tornado más violenta y agresiva de lo que solía ser en los últimos años. Algunos conductores asumen como provocaciones las conductas de otros automovilistas lo cual produce reacciones de enojo, creando consecuencias en la salud, el estado de ánimo y en las relaciones interpersonales, incluso terceras personas pueden ser víctimas de accidentes y muertes.

En Estados Unidos se considera al enojo de los automovilistas como un impacto directo del estado de ánimo y presenta al mismo tiempo la aparición de la agresividad y de violaciones a normas de tránsito (Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting, Salvatore, 2000). Las personas reaccionan dependiendo de la percepción y evaluación que hacen del otro conductor, por ejemplo, si evalúan que el otro les obstruye el paso para llegar a tiempo, "maneja muy despacio" (Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch, & Richards, 2003, en Sharkin, 2004, p.192).

Sin embargo, estas reacciones no se producen de la misma manera para todos los conductores. Como las personas son diferentes en cuanto a su percepción de la situación, entonces es valioso examinar y conocer las experiencias o vivencias internas cuando se presenta el enojo. En otras palabras, estas vivencias internas pueden moderar o regular el enojo, convirtiéndolo en enojo alto ó bajo.

En un estudio realizado por Deffenbacher (et al, 2000) se describe al enojo como un factor emocional que recibe la influencia de factores sociales y psicológicos considerados detonantes de la agresividad. Por otro lado, este investigador hace referencia a dos grupos, conductores con enojo alto y bajo. En el primer grupo se encuentran las personas altamente enojonas y con menor control de esta emoción y de su agresividad, mientras que los conductores con enojo bajo sólo presentan accidentes menores.

Es posible que las experiencias o vivencias de las situaciones de enojo al conducir sean diferentes entre los llamados “conductores enojones” (enojo alto) y los “conductores menos enojones” (enojo bajo). Una manera de conocer cómo es el enojo de estos conductores es mediante un enfoque de investigación cualitativa. Este enfoque permite profundizar en el tema para averiguar las diferencias entre conductores con enojo alto y bajo. Por ejemplo, es relevante indagar cómo manejan las personas los problemas que se presentan al conducir, qué piensan (qué ideas pasan por su mente) cuando se presenta una situación frustrante, y cómo expresan su enojo.

En México son pocos los estudios acerca del enojo en conductores y por lo tanto de las vivencias de los conductores con enojo intenso y enojo mínimo. Con esta investigación se pretenderá explorar y reportar información que sirva de guía para analizar las probables diferencias y similitudes que existen entre los conductores con enojo-rasgo alto y bajo, así como los factores que puedan estar relacionados como son: cuál es la intensidad del enojo que experimentan, qué les hace enojar, qué pensamientos ocurren al enojarse, qué conductas realizan, y qué expresan verbalmente.

Esta investigación se concentra en los conductores “enojones” (enojo-rasgo alto) y los “poco enojones” (enojo-rasgo bajo). El criterio para elegir a dichos conductores es la percepción de terceras personas (por ej. “¡mi amigo es muy grosero y enojón cuando maneja!” o por el contrario, “mi amigo es tranquilo para manejar”). La pregunta general de investigación es:

¿Cómo experimentan o viven los conductores (con enojo alto y bajo) las distintas situaciones de enojo (por ej. que otro se cierre, circulación lenta, etc.) que se presentan al conducir?

La presente investigación se enfocará en las diferencias entre conductores con enojo-rasgo alto y bajo con respecto a alguna situación específica que les hizo enojar.

2. Justificación

En la actualidad, el tema del enojo en conductores, ha cobrado mayor importancia, ya que en las ciudades, cada vez es mayor el número de accidentes de tránsito, de agresiones físicas y conductas de riesgo al conducir. Por lo que es un tema dentro del cual se debe investigar a profundidad para conocer al detalle, así como mejorar los planes de intervención que existen para abordar esta problemática.

La investigación pretenderá aportar datos significativos de tipo exploratorios para conocer sobre la experiencia de los conductores con enojo-rasgo alto y bajo en las situaciones al conducir, lo cual habla de una aportación al conocimiento en el campo de la psicología clínica que nos pueda servir de guía para futuras investigaciones, así como para diseño de estrategias terapéuticas que permitan abordar el problema del estrés y el enojo en conductores.

Por otro lado, el presente estudio permitirá conocer datos más específicos sobre los posibles efectos tanto físicos como psicológicos que pueden repercutir en la salud del individuo. Lo que habla de una aportación a la sociedad, específicamente a los individuos que cuentan con un vehículo o que viajan en un transporte público, lo cual hoy en día es un número considerable de personas que hacen uso de algún tipo de automóvil. Es decir, se obtendrá información específica y con mayor profundidad sobre si es o no un problema social, el cual deba ser objeto de atención clínica y las repercusiones que tiene en los sujetos, tanto los que presentan enojo al conducir, como los indirectos (transeúntes, otros conductores)

Objetivo General

Comparar la experiencia de conductores con enojo-rasgo alto y bajo con respecto a alguna situación específica que les hizo enojar. Esta información permitirá documentar la existencia de enojo al conducir, en cuanto a la forma en que la viven los conductores.

Objetivos específicos:

Se buscará que los conductores narren sus experiencias de enojo al conducir, tomando en cuenta una situación específica (por ej. otro conductor se le cerró). se enfocan en comparar a los conductores con enojo-rasgo alto versus bajo en cuanto a:

- qué los hace enojar,
- cuál es la intensidad del enojo,
- qué piensan cuando se enojan,
- qué hacen (conductas),
- qué expresan verbalmente,
- qué sucede con sus relaciones interpersonales cuando se enojan al conducir,
- qué consecuencias se presentan en su trabajo/escuela debido a que se enojó al conducir
- en qué medida se afecta o se impide el logro de sus metas,
- qué experimentan físicamente (por ej. sequedad de boca, tensión en los hombros, etc.)
- Si creen o no que tienen problemas de enojo al conducir.
- Por qué reconocen (o no) que tienen problemas de enojo al conducir.

Limitaciones del estudio.

Una de las limitaciones del estudio es la muestra, la cual es pequeña, por lo que no se puede generalizar los resultados obtenidos como la media de la población.

Otra de las limitaciones presente en esta investigación, es la deseabilidad social, la cual se refiere a que es posible que los participantes respondieran de acuerdo a las expectativas del entrevistador, lo cual puede repercutir en los resultados de la investigación.

DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

Enojo.- Sentimiento fenomenológico o interno, asociado con distorsiones y deficiencias cognitivas y perceptuales especificas (por ejemplo malentendidos, errores, atribuciones de culpa, injusticia, intencionalidad o estar a la defensiva) etiquetado subjetivo, cambios psicológicos y tendencias a actuar involucrándose en comportamientos preestablecidos, construidos y reforzados socialmente Kassinove (1995).

Enojo rasgo.- Disposición conductual estable y consistente que obedece a sentimientos de ira o irritabilidad. Los individuos con alto enojo-rasgo tienden a interpretar la mayoría de las situaciones como provocadoras de enojo (Stemmler, 2004).

Enojo hacia fuera (anger out).- expresión de esta emoción hacia otras personas u objetos del entorno y se le considera una forma inadecuada de expresar el enojo Spielberger (1991).

Enojo hacia dentro (anger in).- Es la supresión de los sentimientos; esta dirección que toman dichos sentimientos también es considerada inadecuada Spielberger (1991).

Control del enojo.- Es el intento de manejar o dominar la expresión del mismo; suele confundirse control con supresión pero la diferencia radica en que controlar el enojo implica poder expresarlo adecuadamente Spielberger (1991)

Enojo estado.- Emoción en un momento particular, caracterizado por sentimientos subjetivos que varían de intensidad, desde una molestia o irritación hasta furia o rabia intensa. Esta emoción va acompañada generalmente de tensión muscular y activación del sistema nervioso autónomo Spielberger (1991).

Agresión.- conducta motora de comportamiento que tiene una intención deliberada de provocar daño, o de herir a otra persona u objeto Berkowitz (1993).

CAPITULO II

REVISIÓN DE LA LITERATURA

Los seres humanos nos enfrentamos constantemente a situaciones que provocan emociones. Las emociones ayudan a la supervivencia de la especie, a la preservación de la salud del individuo, y hasta a fomentar relaciones interpersonales. Pero también, las emociones pueden ser manejadas de una manera inadecuada, lo que puede provocar comportamientos desadaptativos entre los individuos, así como respuestas fisiológicas que afecten la salud y bienestar del sujeto.

Una de las actividades que en la actualidad ocupa una gran parte de la vida de las personas que viven en ciudades urbanizadas es la conducción de los automóviles. En las metrópolis, el saber conducir un automóvil se ha convertido en una tarea casi indispensable, a pesar de que las condiciones en las que se realiza pueden llegar a ser un motivo importante de estrés y enojo. Actividades como ésta, aunadas a las características de personalidad de un individuo, pueden ser factores desencadenantes de conductas agresivas y peligrosas, tanto para el mismo conductor, como para terceras personas que viajen con él o cerca de su vehículo.

Existen pocos estudios que reflejen las respuestas de enojo que presentan las personas al conducir un automóvil, a pesar de la importancia que tiene esta actividad en la vida diaria de las personas, y de las repercusiones que estas conductas pueden tener.

1. EMOCIONES

Según (Ekman & Oster, 1979; Plutchik, 2000), se ha encontrado que existen emociones básicas, como son la alegría, el miedo, la tristeza, y el enojo, las cuales son necesarias para diferentes situaciones a las que se enfrenta el ser humano. Sin embargo cuando hay un inadecuado manejo de las emociones comienza a haber un deterioro en diferentes áreas de la vida de los sujetos, como la salud, la familia, las relaciones interpersonales y el malestar subjetivo.

Cada persona experimenta de manera diferente lo que siente, es por ésta razón, que para realizar un estudio sobre alguna emoción básica, se debe tomar en cuenta que las personas viven cada emoción con diferente intensidad. Así podemos encontrar sujetos que pueden experimentar de manera leve o intensa el enojo ante diferentes situaciones, dependiendo de la manera en que perciben los acontecimientos.

2. Modelos teóricos de las emociones.

Para hablar de las emociones es importante contar con un bagaje de lo que éstas son y cuáles son sus funciones. A continuación se presentarán las diferentes teorías de las que se habla en la investigación de las emociones.

2.1 Teorías fisiológicas

Una de las manifestaciones más característica de los fenómenos emocionales son los cambios corporales internos. Según William James, (1884, citado en Vila, 1996) propone que la experiencia emocional es la consecuencia de la percepción interna de los cambios fisiológicos específicos que acompañan a cada emoción. Esto quiere decir que no lloramos porque estamos tristes, huimos porque estamos asustados o peleamos porque nos sentimos enojados, sino al contrario, nos sentimos tristes porque lloramos, asustados porque huimos y enojados porque peleamos.

Por otro lado Cannon- Bard (1927, citado en Vila, 1996) defiende la postura contraria a James. Cannon consideraba que la emoción se produce a nivel exclusivamente de sistema nervioso central entre determinadas estructuras subcorticales, donde el procesamiento cognitivo de una situación emocional implica directamente a los órganos sensoriales, al tálamo y a la corteza cerebral. Las interacciones entre el tálamo y la corteza cerebral son suficientes para producir la experiencia emocional. El tálamo a su vez enviará señales eferentes hacia las vísceras y el sistema motor produciendo cambios

corporales periféricos, pero que no cumplirán funciones específicas con respecto a la cualidad emocional.

Las emociones no pueden explicarse únicamente con el estudio del área fisiológica. Por esto, existen teóricos que propusieron la existencia de una evaluación cognitiva de los eventos los cuales son los que preceden la respuesta emocional (Beck, 1976; Lega, Caballo, Ellis, 1997; Calhoun, Solomon, 1996) a continuación se mencionan algunas de esas teorías.

2.2 Teoría cognitiva

El estudio de las emociones debe considerar tanto la parte fisiológica como los procesos cognitivos involucrados que permiten "etiquetar" la situación que se está evaluando para tener un conocimiento más propio del contexto en que se originan las emociones (Calhoun y Solomon, 1996)

Albert Ellis (Lega, Caballo y Ellis, 1997), propone que las emociones son producto de las creencias de un individuo, de su interpretación de la realidad. Lazarus (1991) refiere que el significado de los estímulos involucra un "significado relacional" es decir, la importancia de un evento en conjunto con las condiciones ambientales en las que se presenta, las metas personales, creencias y fuentes de adaptación. Por tal motivo, propone una teoría con una explicación "cognitivo- motivacional- relacional", con un énfasis en la relación entre la persona y el ambiente. La idea central de la teoría es el concepto de evaluación, el cual se refiere a la decisión que toma la persona en el proceso de evaluar las habilidades personales en relación con los estímulos o situación que se presentan en el ambiente.

Las emociones también tienen un aspecto "externo", y obviamente su "expresión" de la conducta. La manifestación conductual de las emociones nos permite identificarlas a partir de la observación de lo que hacen.

2.3 Teoría conductual

La teoría de la emoción como "síndrome de Activación de Skinner (citado en Plutchik 1987) señala que la "emoción no es primordialmente una

especie de respuesta, sino más bien un estado de fuerza comparable en muchos aspectos a un impulso". Para Skinner la manera como un individuo juzga la existencia de la emoción en otras personas es tan sólo observando los cambios en la manifestación de ciertas respuestas aprendidas. Según esta teoría existen ciertos estímulos u operaciones denominados emotivos porque producen un estado emocional, clasificándolos en cuatro tipos: a) estímulos no condicionados como el shock; b) la restricción de la respuesta; c) retención de un esfuerzo; y d) ciertas drogas. Estos estímulos provocaban un "síndrome de activación" que consiste en cambios notables en las vísceras y en los músculos del esqueleto, los cuales crean "predisposiciones" es decir, una persona enojada tiene una mayor probabilidad de golpear, y menos probabilidad de recompensar a otra persona. De esta manera los estados emocionales se identifican a partir del comportamiento que el individuo manifiesta en su ambiente a partir de los cambios autónomos.

3. Función de las emociones.

Al estudiar los fenómenos en Psicología es importante evaluar la relevancia que tiene para el organismo y la función que desempeña. Dentro del estudio de las emociones, se deberá considerar las funciones que éstas tienen en el individuo y en su proceso de adaptación.

Según Greenberg y Paivio (2000) las emociones tienen diferentes funciones que permiten que el organismo se adapte a su ambiente cambiante, estas funciones son las siguientes:

1) Las emociones nos organizan para la acción ya que regulan el funcionamiento mental, organizando el pensamiento como la acción, al establecer las metas que nos son prioritarias y nos organizan para llevar a cabo ciertas acciones concretas.

2) Las emociones son fundamentalmente adaptativas debido a que son señales internas que nos dirigen a mantenernos vivos. La emoción constituye un sistema biológicamente más antiguo, de acción rápida

y adaptativa que nos permite responder rápidamente ante aquellas cosas que tienen que ver realmente con la supervivencia. De esta manera las emociones regulan la atención, controlan el entorno, buscan los acontecimientos que son relevantes para la adaptación y alertan a nuestra consciencia cuando éstos se producen.

3) Las emociones *influyen* en el *pensamiento* y la *memoria.* Las emociones han ejercido una influencia poderosa sobre la razón y pueden mejorar o empeorar el razonamiento y la toma de decisiones. Mejoran la toma de decisiones ayudando al sujeto a determinar lo que ciertos resultados significan para él identificando con rapidez las cosas como “buenas” o “malas”.
4) Las emociones *motivan* a las personas para poder relacionarse con los acontecimientos que suscitan dichas emociones. Además, las emociones están, a menudo, tratando de obtener sus propias recompensas, motivan conductas que incrementan la probabilidad de ocurrencia de otras que producen ciertos estados emocionales. Las emociones son, de este modo, tanto fines en sí mismas (estados que se desean lograr o evitar) como medios que nos guían hacia estos fines (disposiciones para actuar).
5) Las emociones nos *informan* acerca de nuestras reacciones ante las situaciones. Muchas de las emociones son el resultado de evaluaciones automáticas que hacemos sobre el significado de las situaciones en relación a nuestro bienestar.
6) Las emociones *comunican* a los demás sobre nuestras intenciones y nuestra disponibilidad para actuar. En las relaciones interpersonales la emisión y lectura constante de estados emocionales, especialmente a través de la expresión facial, informan y regula en gran medida la interacción.

3.1 Definición de emoción y síntoma

De acuerdo al Diccionario de Términos Psicológicos Fundamentales (año) una emoción es un estado afectivo, una reacción subjetiva al ambiente acompañada de cambios orgánicos (fisiológicos y endocrinos) de origen innato,

influida por la experiencia y que cumple una función adaptativa. Se refiere a estados internos como el deseo o la necesidad que dirige al organismo. Las categorías básicas de las emociones son miedo, sorpresa, aversión, ira, tristeza y alegría (Bruno, 1997; Ortony et al., 1988). Eric Berne (1964), creador del Análisis Transaccional, menciona que existen cinco emociones auténticas que compartimos con los animales inferiores ya que son reacciones primitivas que se manifiestan energéticamente a través de los impulsos. Estas son: alegría, afecto, miedo, tristeza e ira. Algunos otros autores han incluido el placer sexual como una sexta emoción auténtica.

De acuerdo al DSM-IV (1997) y al CIE 10 (1992) los síntomas son manifestaciones subjetivas de un estado patológico y son descritos por el individuo afectado más que observados por el examinador. Dentro de lo que son síntomas encontramos aquellos denominados de conversión, que ocurren cuando el individuo presenta una pérdida o alteración del funcionamiento sensorial o motor voluntario que sugiere una enfermedad médica o neurológica. Ciertos factores psicológicos están asociados al desarrollo de dicho síntoma de modo que éste no se explica por completo por una enfermedad médica o neurológica ni por los efectos directos de una sustancia. Así pues, un síntoma no es producido intencionalmente ni es fingido.

3.2 Somatización

Todos los días los seres humanos enfrentamos situaciones o hechos desencadenantes que según como los percibimos generan ciertos cambios corporales, los cuales a su vez al ser interpretados producen lo que conocemos como emociones (James, 1985).

En este sentido, queda claro que todas las emociones van ligadas a reacciones fisiológicas, sin embargo existen situaciones en las cuales la relación entre emoción y reacción fisiológica se convierte en un problema clínicamente significativo, pues dichas reacciones se convierten en síntomas. A este respecto tenemos la somatización.

Este trastorno ha sido definido como un patrón crónico de conducta de enfermedad, con un estilo de vida caracterizado por numerosas consultas médicas y numerosas dificultades sociales secundarias. Asimismo, la estructura represiva de personalidad presente en los pacientes que padecen trastorno de somatización, influye en la aparición de síntomas somáticos (Florenzano et al., 2002).

La represión de emociones ha sido asociada, generalmente, a consecuencias negativas (Butler et al., 2003; Gross & John, 2003). Aquí, la teoría psicoanalítica tratar de brindar una explicación a la relación entre emociones y síntomas neuróticos, o lo que es lo mismo síntomas físicos. Al fenómeno ocurrido cuando una emoción reprimida da lugar a un síntoma se le conoce como conversión y se da cuando sentimientos ligados a un evento traumático, es decir cuando emociones negativas, se quedan en el cuerpo y por lo tanto confluyen en síntomas físicos (Breuer & Freud, 1895). Las emociones no reconocidas o reprimidas pueden manifestarse en el cuerpo en forma de dolores crónicos, de tics molestos, etc. Cuanto mayor es la represión, mayor es el dolor emocional y más serias e insistentes se vuelven las señales del cuerpo. Muchas dolencias se pueden remontar a un suceso o a una serie de sucesos en la vida emocional del individuo. El malestar físico es una representación tangible de las cosas que nos hacen estar incómodos o felices (Rush, 1995).

Sin embargo, no solamente la represión como mecanismo de defensa tiene relevancia cuando de no expresar emociones se trata. Desde hace ya muchos años la represión de emociones ha sido también ligada a la anticipación de consecuencias sociales negativas. De tal modo que una perspectiva cultural sugiere que dichas consecuencias pueden ser moderadas por valores específicos de cada cultura (Butler et al., 2003; Gross & John, 2003).

Asimismo, aunado a las diferencias culturales, existen diferencias de género. En un estudio realizado por Fischer et al. (2004), se encontró que los hombres reportan más frecuentemente emociones intensas, tales como el enojo, mientras que las mujeres reportan más frecuentemente emociones

menos intensas tales como tristeza o culpa. Se propone que dichas diferencias están directamente relacionadas con los roles de género estipulados por las sociedades, los cuales marcan como permisibles o no a ciertas formas de expresión emocional en cada uno de los géneros.

Existen por lo menos dos barreras importantes que se interponen en la comprensión de cómo las emociones influencian las interacciones sociales. En primer lugar, los esfuerzos auto-regulatorios que determinan cuáles emociones son experimentadas y expresadas en situaciones específicas (Campos et al., 1989). En segundo lugar las diferencias culturales que de manera única alientan y refuerzan las respuestas emocionales, dando como resultado diferencias en cuanto a qué conductas son sancionadas y bajo qué circunstancias (Kitayama et al., 2000; Mesquita & Frijda, 1992). Asimismo, las costumbres incluyen valores culturales que se ven reforzados por su práctica diaria en una sociedad. Por ejemplo, en muestras de norteamericanos el uso frecuente de la supresión de emociones se ha asociado con un estilo de apego evitante, poca capacidad para compartir emociones, poco apoyo social, baja percepción de aceptación por parte de pares y poca capacidad para entablar relaciones cercanas (Gross & John, 2003; John & Gross, 2004). En otro estudio se encontró que la ambivalencia emocional, siendo ésta definida como el conflicto entre desear expresar emociones versus inhibirlas, se relacionó negativamente con el nivel de satisfacción de vida en europeos y americanos, pero no así en chinos (Suh et al., 1998).

Sin embargo, la represión o supresión de emociones también puede cumplir un papel pro-social. Tavris (1984), encontró que la supresión del enojo puede obedecer al deseo de preservar una amistad. Asimismo, Wierzbicka (1999) argumenta que en los asiáticos se fomenta la supresión de emociones cuando existe preocupación por herir los sentimientos de alguien más, de tal modo que la supresión obedece a un esfuerzo por conservar la relación con el otro.

Finalmente, hay que destacar que a pesar de las diferencias culturales y de género observadas por los investigadores, en general los humanos no sentimos ni vivimos la vida en un estadio emocional extremo porque

socialmente hablando nos enseñaron que era inadecuada la expresión “exagerada” de nuestras emociones. Habiendo sido condicionados para no expresar nuestras emociones, la mayoría de nosotros aprendemos a reprimir nuestros sentimientos hasta tal punto que dejamos de ser conscientes de lo que sentimos y cómo lo sentimos. Por tales razones es importante “escuchar” a nuestro cuerpo a través de la introspección y de los síntomas físicos que son manifestados en determinada situación o experiencia de vida, ya que la emoción aunque solo exista en el plano inconsciente tarde o temprano encontrará un medio de expresión (Rush, 1995).

4. ENOJO

El enojo es una emoción básica, experimentada por casi todos los seres humanos como respuesta a comportamientos indeseables o inesperados de otras personas (Tafrate et al, 2002) Para poder hablar de un estado emocional como el enojo, es necesario conocer las diferentes definiciones del mismo.

Kassinove (1995) define el enojo como un sentimiento fenomenológico o interno, asociado con distorsiones y deficiencias cognitivas y perceptuales especificas (por ejemplo malentendidos, errores, atribuciones de culpa, injusticia, intencionalidad o estar a la defensiva) etiquetado subjetivo, cambios psicológicos y tendencias a actuar involucrándose en comportamientos preestablecidos, construidos y reforzados socialmente.

Hay otras definiciones del enojo, que si bien no se excluyen entre sí, toman en cuenta aspectos diferentes de la emoción, por ejemplo basándose en las relaciones: “El enojo es una emoción negativa debido al daño que se puede dar en la relación entre la persona y el ambiente” (Lazarus, 1991); en la percepción intrasubjetiva de la emoción “se considera el enojo como una emoción negativa en términos de experiencia subjetiva y evaluación social” (Averill, 1983); o tomando en cuenta la razón o detonador de la emoción: “Emoción negativa, subjetivamente experimentada como un estado de antagonismo hacia alguien o algo percibido como la causa de un evento aversivo” (Novaco y Robins, 1999).

Por otro lado, Berkowitz (1996) define el enojo como un conjunto particular de sentimientos, que surgen de una gran cadena de reacciones psicológicas, y de las expresiones emocionales involuntarias como: cambios faciales, reacciones motoras y pensamientos o recuerdos que se producen en ese momento, ocasionadas por la aparición de acontecimientos desagradables. Estos factores sensoriales, se combinan en la mente de la persona para formar la experiencia del enojo.

Novaco (1978) refiere que el enojo está determinado por eventos externos, procesos internos y reacciones conductuales, es decir, el enojo puede ser visto como una reacción afectiva ante eventos aversivos, que son evaluados o interpretados como provocaciones; la conducta que implementará será de acuerdo a esos eventos, y esto va acompañado de activación fisiológica (aceleración del ritmo cardiaco y la frecuencia respiratoria, tensión muscular, sudoración, entre otros).

Podemos concluir de todas las definiciones antes expuestas, que el enojo es una suma de situaciones o eventos externos (lo que sucede), componentes psicológicos o cognitivos (lo que se piensa o interpreta) y una serie de fenómenos que se dan en el cuerpo (activación); todos estos elementos conforman la emoción del enojo en una persona. Es importante reconocer dichos elementos, para poder evaluar o valorar si es que esta emoción es experimentada por el sujeto como un mecanismo de adaptación al medio, o como una respuesta exacerbada e inadecuada a los eventos que le rodean.

A pesar de que el enojo es una emoción básica que casi todas las personas experimentan, para algunas personas puede volverse exagerado y disfuncional. El enojo alto está relacionado con, y parece ser la causa de, una gran variedad de problemas tales como enfermedades cardiacas, violencia intrafamiliar, mala toma de decisiones, ansiedad, abuso del alcohol, conductas agresivas y riesgosas al conducir y otros accidentes menores.

En un estudio realizado por Tafrate y colaboradores (2002), que consistió en examinar las características de episodios de enojo que los mismos sujetos reportaron, se encontró que las personas con altos rasgos de enojo, en

comparación con aquellas con pocos rasgos de enojo, presentaron reacciones de enojo más frecuentes, intensas y duraderas, así como un mayor número de sensaciones físicas asociadas con el enojo. Además, se encontró que los adultos con altos rasgos de enojo reportaron más agresión física, respuestas verbales negativas, uso de drogas, consecuencias negativas relacionadas con el enojo y relaciones personales más débiles.

4.1 Manifestaciones físicas asociadas al enojo

Estudios sugieren que las personas que frecuentemente experimentan emociones negativas amplían sus sensaciones corporales e interpretan estas sensaciones como señales de enfermedad, por consiguiente reportan más quejas físicas (Costa & McCrae, 1987).

Watson y Clark (1984) sugieren que la afectividad negativa es un rasgo estable y persistente asociado a diversas escalas de personalidad. Por ejemplo, personalidades que tiene como rasgos a la ansiedad, el neuroticismo, la fuerza yoica y los problemas de adaptación en general tienden a manifestar más afectividad negativa. De tal modo que estas variables de personalidad son clínicamente relevantes.

Diversos estudios muestran que las emociones que causan la mayor parte del malestar corporal son la crítica, la ira, el resentimiento, el dolor, el miedo y la culpa. La dificultad en el ser humano es que al sentir el impulso de emociones negativas, la expresión libre y autentica es limitada por los procesos mentales y sociales. Por el contrario, si un animal siente ira la manifiesta en cuanto siente las primeras señales del cuerpo, a través de comportamientos encaminados a atacar y defenderse. Pero en el caso del ser humano esta manifestación se bloquea y no permite la salida de ese impulso energético, quedando instalado en alguna parte del inconsciente.

Kövecses (2000) analiza el concepto de enojo tratando de distinguir si éste es universal o cultural. Explica que en general en todas las culturas se describe que el enojo causa ciertos efectos fisiológicamente hablando, los

cuales se hacen evidentes por medio de síntomas como: enrojecimiento del rostro, presión arterial elevada y agitación física.

Por otra parte, se ha visto que los pensamientos negativos recurrentes están asociados con la depresión, la afectividad negativa, el enojo prolongado y una baja capacidad de recuperación cardiovascular. Estudios sugieren que las personas que constantemente recuerdan eventos estresantes, como aquellas que presentan enojo-rasgo, tienden a mantener un ritmo cardiaco elevado lo cual los hace propensos al padecimiento de una enfermedad cardiovascular (McClelland et al., 2009). Aunado a esto las respuestas cardíacas anormales que se asocian al enojo-rasgo elevan la presión arterial (Narita et al., 2007). En otro estudio realizado por Miers et al., (2007), los resultados arrojan que la búsqueda de apoyo social y los pensamientos negativos recurrentes contribuyen significativamente a la expresión de quejas somáticas, la tendencia a pensar y a hablar repetidamente acerca de los eventos provocadores de enojo, subyacen a los efectos negativos presentes en la salud del individuo.

El enojo es entonces, una emoción normal que experimentan todos los seres humanos y que se da en situaciones ante las que nos sentimos amenazados, creemos que podemos sufrir daños (o que otros pueden sufrirlos), pensamos que nos han lastimado, o nos frustramos. Sin embargo, el enojo puede llegar a transformarse en una emoción destructiva si se siente con demasiada intensidad y muy frecuentemente se expresa de manera inapropiada, lastimándonos, lastimando a otro verbal o físicamente o dañando objetos. Respuestas de este tipo traen consigo consecuencias negativas para la salud física y mental, por lo tanto no se trata de eliminar la respuesta al enojo silenciándolo, ya que ello puede ocasionar problemas de salud como aumento en la presión arterial, úlceras, infartos, tensión muscular, respiración alta y corta, sudoración excesiva, entre otros (Cortés, 2007). Entonces, son las variables cognitivas y psicofisiológicas juntas las que producen la experiencia subjetiva y la respuesta objetiva del enojo (Cox & Harrison, 2008).

Desde hace ya mucho tiempo, se ha observado que la ansiedad, el enojo y la depresión se relacionan con altos niveles de sintomatología física. Es decir, que las personas que experimentan ansiedad, enojo o depresión

reportan una gran cantidad de malestares físicos (Krantz & Glass, 1984). Los estudios más recientes sugieren que la relación entre los auto-reportes de síntomas físicos y las medidas de afectividad negativa refleja que existe un estilo particular de percibir y reportar la sintomatología física en aquellas personas que frecuentemente experimentan fuertes emociones negativas (Costa & McCrae, 1985, 1987). Esto quiere decir que los reportes de personas con afectividad primordialmente negativa tienden a ser más negativos.

Específicamente, Costa y McCrae (1987) presentan evidencia de que el estrés psicológico se relaciona con dolor de pecho, molestias genito-urinarias, malestares digestivos y síntomas respiratorios. Sin embargo dicha relación no fue encontrada cuando se trató de estrés psicológico y enfermedades como tal. De acuerdo a los autores esto sugiere que las personas que frecuentemente experimentan emociones negativas son más sensibles a las molestias corporales que experimentan, interpretándolas como signos de enfermedad y por lo tanto tendiendo más a quejarse frecuentemente de molestias físicas. Esto puede reflejar la presencia de un trastorno neurótico.

4.2 Trastornos de la personalidad relacionados con el enojo

A pesar de que el enojo no es considerado como un síndrome clínicamente hablando (Fava et al., 1990), frecuentemente es tratado dentro de un ámbito clínico ya que se ha comprobado que está presente en muchos trastornos descritos en el DSM-IV. Sin embargo, a pesar de su prevalencia en pacientes que buscan ayuda psicológica es necesario realizar más investigación con respecto al enojo como un problema clínico (DiGiuseppe & Tafrate, 2003).

El enojo ha sido asociado con serias consecuencias negativas como por ejemplo comportamientos agresivos, violencia intrafamiliar, abuso de sustancias, y problemas de salud. Por lo tanto es importante que la psicología desarrolle, estudie y divulgue técnicas efectivas de intervención. Existen autores que realzan el hecho de que el estudio científico del enojo y su

tratamiento ha sido descuidado comparado con la atención que han recibido los trastornos de ansiedad y depresión (Kassinove & Sukhodolsky, 1995).

En un estudio realizado por Giegling et al. (2009) se encontró que el enojo, la agresividad y la impulsividad son rasgos de personalidad que están relacionados a los intentos suicidas. En este estudio los autores analizaron parte de una muestra que ya había sido previamente seleccionada en relación a sus niveles de enojo, impulsividad y temperamento. Dicha muestra estaba compuesta de 111 pacientes internos que presentaban un historial de vida plagado de intentos suicidas. Para medir su enojo, se les aplicó el *State-Trate Anger Expression Inventory* (STAXI); la agresión se midió utilizando el *Questionnaire For Measuring Factors of Agression* (FAF); el temperamento se midió a través del *Temperament Character Inventory* (TCI). Los investigadores encontraron que puntajes altos en agresión y enojo se relacionaban más con sujetos hombres que además cumplían los criterios del trastorno de personalidad limítrofe. Con respecto al TCI se observó que las dimensiones de evitación de daño, alta impulsividad, enojo-estado, enojo dirigido al sí mismo e inhibición de la agresión, pronosticaban la auto-agresión. En conclusión la impulsividad y la evitación del daño emergieron como dimensiones del temperamento que se asocian con las tendencias de auto-agresión de manera independiente, es decir, que puede estar una sin estar presente la otra. Asimismo los autores encuentran que el enojo puede tener algún efecto sobre el intento suicida ya que ambas variables estuvieron positivamente correlacionadas.

La mayoría de las personas que padecen un trastorno de la personalidad están propensas a estar enojadas. Su enojo es siempre repentino, iracundo, intimidante e injustificado. Pareciera que la gente que padece estos trastornos se encuentra en constante estado de enojo, aunque éste es suprimido la mayor parte del tiempo. Se manifiesta solamente cuando las defensas están inhabilitadas o afectadas por circunstancias externas o internas. Se ha señalado el origen psicodinámico de este enojo permanentemente contenido ya que se cree que al inicio de la vida de estos pacientes, enfrentaron situaciones en las cuales no tenían permitido expresar su enojo siendo que éste era justificado pues aparecía como resultado de la experimentación de abusos y

maltratos. De tal modo que estos individuos crecen albergando sentimientos de haber sido tratado injustamente y frustración. Por el contrario, las personas sanas experimentan enojo solamente como un estado temporal ya que su enojo es justificado pues proviene de una fuente externa y es dirigido hacia la misma. Así pues, es el enojo subyacente lo que separa y distingue a los trastornos de la personalidad de otros trastornos (Vaknin, 2001). También, se ha visto que los trastornos neuróticos se relacionan con la no expresión de las emociones (Martín et al., 1999).

Específicamente hablando, en el trastorno de la personalidad limítrofe el paciente tiene miedo de ser abandonado; en el narcisista el sujeto necesita de otros que lo admiren, lo alaben, etc.; el paranoico necesita de sus perseguidores, etc. Entonces, estas personas prefieren dirigir su enojo a otros que no son muy importantes para ellos, de este modo, si los abandonan, su personalidad "débil" no se verá amenazada. A veces, cuando ya no son capaces de reprimir expresan su enojo contra la fuente real del mismo. Se enfurecen y se comportan como inadaptados. Gritan incoherencias, hacen acusaciones absurdas, distorsionan los hechos, alegan y se muestran sospechosos ante los actos de los demás. Estos episodios son seguidos por periodos de sentimentalismo exacerbado, alabanzas excesivas y sumisión hacia la víctima del último ataque de ira, motivados por el miedo aterrador de ser abandonados o ignorados. Aquellos que padecen un trastorno de personalidad se devalúan al punto de provocar la repulsión de quienes los observan, haciendo que la vida al lado de ellos sea muy difícil (Vaknin, 2001).

A pesar de que la depresión y la ansiedad han sido ampliamente estudiadas como componentes del dolor emocional, el enojo ha sido identificado como una de las emociones más importantes con respecto a este tipo de dolor (Fernández & Turk, 1995). Se ha observado que existe una relación entre el estilo que tiene un sujeto para manejar su enojo y la cantidad de quejas somáticas que reporta. Martín et al. (1999), encontraron en una muestra de adultos que, altos niveles de enojo expresado hacia afuera (anger out) suelen asociarse con gran cantidad de síntomas físicos reportados; por el contrario en una muestra de estudiantes universitarios se observaron que

mientras más se dirigía el enojo hacia adentro (anger in), más quejas físicas se reportaban.

Se cree que la ansiedad como rasgo es el afecto negativo principal cuando de la relación entre “emociones negativas y síntomas” se trata. Baron y Kenny (1986), encontraron que la ansiedad-rasgo es el mediador entre el afecto negativo y los reportes de síntomas físicos. En psicología los llamados mediadores ocupan roles centrales en cuanto a causalidad se refiere y por lo tanto deben ser abordados por el terapeuta para ayudar al paciente a cambiar su forma de pensar, comportarse y experimentar sentimientos de bienestar. Los mediadores, como la ansiedad-rasgo, explican cómo los eventos físicos externos son relevantes a nivel psicológico. Por su parte las variables moderadoras especifican cuando ciertos efectos serán contenidos, ya que indican cómo y por qué ocurren ciertas consecuencias. Entonces, si la ansiedad-rasgo media la relación entre la incomodidad psicológica y fisiológica, la reducción de la ansiedad debería estar asociada con una mejora en cuanto a sentimientos de bienestar en general.

Otros estudios han encontrado que existe un vínculo entre enojo e irritabilidad social (Ashton et al., 2004). Smith y Mumma (2008) encontraron que la ansiedad experimentada frecuentemente está relacionada con pensamientos de fracaso; mientras que el enojo está relacionado con pensamientos de ser agredido. Russell y Mehrabian (1974) encontraron que el enojo ocurre como respuesta a una situación relacionada con el ejercer dominio sobre otro, mientras que la ansiedad se relaciona con la falta de dominancia.

Información reciente referente al trastorno bipolar apoya la idea de que el enojo es una emoción que necesita ser expresada y dirigida hacia algo-alguien externo. La teoría más nueva con respecto a este tema nos dice que la manía aparece como signo de un sistema hiperactivo (Johnson, 2005). Consistentemente, uno de los síntomas más característicos del estado maníaco es la euforia, un afecto enfocado y dirigido. Sin embargo, la manía también está ligada al enojo (Cassidy et al., 1998). Por lo mismo, cuando los pacientes son tratados con litio la agresión disminuye junto con otros síntomas

asociados a la fase maníaca (Malone et al, 2000). Esto indica que el enojo y la agresión se derivan de la misma fuente motivacional que otros síntomas del trastorno bipolar.

En resumen, lo que hace aquel que padece un trastorno de personalidad es suprimir su enojo, pero al no tener mecanismos de defensa efectivos no es capaz de redirigirlo efectivamente. Entonces sus expresiones de hostilidad no son constructivas, son destructivas porque son confusas, excesivas y poco claras. Ellos no se desahogan con otros para restaurar su autoestima, prestigio, sentimiento de control sobre su vida, para recuperarse emocionalmente o para restaurar su bienestar. Se desquitan con otros porque no pueden evitarlo, es un comportamiento autodestructivo que tiene lugar en un clima de auto-desprecio. Su enojo no contiene señales que pueden alterar su entorno o el comportamiento de aquellos que lo rodean; su enojo es primitivo y poco adaptativo (Vaknin, 2001).

4.3 Definición de enojo estado y enojo rasgo

Según Harmon-Jones (2004) el enojo es generalmente experimentado como una emoción negativa ya que es provocado por eventos no placenteros, por ende no deseados. Se ha dicho que, por ejemplo, el enojo surge cuando una persona experimenta ser insultada o herida intencionalmente por los actos de otra persona (Frijda, 1986). De igual forma el enojo ha sido descrito como displacer aunado a culpabilidad con respecto a los actos realizados por alguien más. Igualmente, ha sido relacionado a la reacción inherente al hecho de sentir las metas personales interrumpidas (Ortony et al., 1988).

El enojo-rasgo es considerado como una disposición conductual estable y consistente que obedece a sentimientos de ira o irritabilidad. Los individuos con alto enojo-rasgo tienden a interpretar la mayoría de las situaciones como provocadoras de enojo. Por lo tanto, responden de manera más intensa, emocionalmente hablando, con respecto a los que presentan bajo enojo-rasgo. La intensidad del enojo es definida de acuerdo a la latencia, amplitud y duración de la respuesta (Stemmler, 2004). Buss y Perry (1992) relacionaron el

enojo-rasgo con la asertividad y la competitividad. De acuerdo a Spielberger (1991), el enojo-rasgo se define como la disposición a percibir una amplia gama de situaciones como molestas o frustrantes y a experimentar un aumento en el estado de enojo. Asimismo, este autor distingue tres direcciones de la expresión del enojo a las cuales denomina: enojo hacia afuera, enojo hacia adentro y control de enojo. El enojo hacia afuera es la expresión de esta emoción hacia otras personas u objetos del entorno y se le considera una forma inadecuada de expresar el enojo. El enojo hacia adentro es la supresión de los sentimientos; esta dirección que toman dichos sentimientos también es considerada inadecuada. Por último el control de enojo es el intento de manejar o dominar la expresión del mismo; suele confundirse control con supresión pero la diferencia radica en que controlar el enojo implica poder expresarlo adecuadamente.

A pesar de que las investigaciones enfatizan más las diferencias cognitivas y comportamentales entre sujetos con alto y bajo enojo-rasgo, existen estudios que sugieren que dichos grupos son similares en cuanto a los detonantes del enojo se refiere (Kassinove et al. 1997). En ambos grupos se reporta que el enojo ocurre más frecuentemente en casa, por la tarde, entre semana y típicamente es provocado por las acciones de otra persona. El blanco del enojo es casi siempre alguien bien conocido o amado. Con respecto a lo cognitivo la gran mayoría de los sujetos, independientemente del grupo al que pertenezcan manifiestan pensamientos demandantes. Asimismo con respecto al lenguaje corporal sujetos de ambos grupos expresaron su enojo frunciendo el seño, volteando los ojos y cruzando los brazos (Tafrate et al., 2002).

Según Spielberger (1991), el enojo-estado se define como una emoción en un momento particular, caracterizado por sentimientos subjetivos que varían de intensidad, desde una molestia o irritación hasta furia o rabia intensa. Esta emoción va acompañada generalmente de tensión muscular y activación del sistema nervioso autónomo. Asimismo, Stemmler (2004) define el enojo-estado como la respuesta emocional constituida por pensamientos relacionados con una injusticia o culpa percibida. Cuando el enojo-estado se presenta hay activación fisiológica especialmente por parte del sistema cardiovascular pues

el individuo se prepara para defenderse. Sin embargo, en estos casos el despliegue de comportamientos congruentes a la emoción se encuentra deliberadamente controlada por el individuo y puede ser evitado cuando es necesario debido a ciertas situaciones sociales. Izard (1991) relacionó el enojo-estado con sentimientos de autoconfianza, la fuerza física y la valentía.

El enojo como rasgo y como estado se mide a través del State-Trait Anger Expession Inventory-2 (S.T.A.X.I. 2) de Spielberger (1999), en su versión en español (Miguel-Tobal et al., 2001), que consta de un total de 49 ítems. La escala de Estado refleja sentimientos o acciones del tipo “estoy furioso”, “tengo ganas de romper cosas”, etc., donde el sujeto responde en una escala de cuatro puntos como se siente en ese momento. Consta de tres subescalas que son Sentimiento, Expresión Física y Expresión Verbal. Por otra parte, la escala Rasgo está compuesta por ítems del tipo “tengo un carácter irritable”, “pierdo los estribos”, etc., a los que el sujeto contesta en una escala de cuatro puntos en función de cómo se siente normalmente.

4.4 Síntomas físicos presentes en sujetos con enojo-rasgo alto y bajo que se encuentran en una situación de enojo

Como se menciona anteriormente, alto enojo-rasgo es conceptualizado como la disposición a ser vulnerable ante las emociones relacionadas al enojo y a responder con mayor intensidad ante situaciones de enojo. En consecuencia las personas con alto enojo-rasgo experimentan más frecuente e intensamente enojo, en comparación con las personas que presentan bajo enojo-rasgo (Spielberger et al., 1985).

Narita et al. (2007), encontraron que el alto enojo-rasgo en mujeres post-menopáusicas se relacionó positivamente con estrechamiento arterial y con alta frecuencia cardiaca. Los autores explican que es posible que los sujetos con alto enojo-rasgo tiendan a presentar respuestas anormales del sistema simpático. Lo anterior coincide con investigaciones realizadas por Martín et al. (1999) quienes sugieren que la relación entre la expresión del enojo y el estado

de salud resultante es mediada por la activación del sistema nervioso simpático.

Tafrate et al. (2002), examinaron las características de los auto-reportes de 93 adultos, catalogados como con alto enojo-rasgo y bajo enojo-rasgo, sobre episodios específicos de enojo que hubieran vivido recientemente. Se les pidió a los participantes que identificaran un episodio reciente de enojo y que reportaran los pensamientos que consideraban se asociaban a la ocurrencia del mismo. Los resultados arrojados muestran que los adultos considerados como de alto enojo-rasgo expresaron reacciones de enojo más frecuentemente. Asimismo, dichos sujetos reportaron más signos de agresividad física, respuestas verbales negativas, uso de sustancias psico-activas y consecuencias negativas ligadas al enojo. Asimismo, con respecto a los episodios de enojo, los sujetos con alto enojo-rasgo reportaron vivirlos con mayor intensidad y duración. Lo anterior refuerza la idea de que las reacciones de enojo de aquellos sujetos con alto enojo-rasgo son más problemáticas y por ende requieren especial atención clínica; de hecho, se observa que dichos episodios regularmente desencadenan problemas interpersonales y problemas de salud física. Comparativamente hablando, los adultos con alto enojo-rasgo mostraron mayor número de pensamientos negativos-problemáticos, que los adultos con bajo enojo-rasgo. Los adultos con alto enojo-rasgo fueron más propensos a admitir que sus percepciones y pensamientos asociados al enojo eran distorsionados ya que tienden a exagerar las situaciones, tienen una baja tolerancia a la frustración y un pobre auto-concepto. Estos patrones cognitivos y de comportamiento en los sujetos con alto enojo-rasgo se ven reforzados por los pensamientos negativos recurrentes que tienden experimentar. Esto sugiere que sería conveniente incluir en el tratamiento de estos pacientes estrategias para disminuir los pensamientos negativos recurrentes.

En cuanto a las manifestaciones físicas que se presentan en sujetos con alto enojo-rasgo, Tafrate et al., (2002) encontraron que éstos manifiestan más sintomatología física en general, relacionada con los episodios de enojo. Estos sujetos reportaron mas dolores de cabeza y mareos que los sujetos con bajo enojo-rasgo; lo cual coincide con las investigaciones de Hatch et al. (1991). Otras sensaciones físicas reportadas con mayor frecuencia, por parte de los

sujetos con alto enojo-rasgo fueron tensión muscular, aumento de la frecuencia cardiaca, aumento de la respiración y síntomas gastrointestinales. Sin embargo todos estos últimos síntomas mencionados no alcanzaron una diferencia estadísticamente significativa entre grupos. Con respecto a las situaciones resultantes de los episodios de enojo, se puede decir que los sujetos con alto enojo-rasgo experimentaron significativamente más sentimientos negativos como depresión, disgusto, culpa y vergüenza. En contraste, los sujetos con bajo enojo-rasgo reportaron sentirse aliviados y satisfechos tras experimentar episodios de enojo. Esto es de particular relevancia, dado que hemos dejado clara la relación entre emociones, síntomas y enfermedades. La relación entre enojo y otros sentimientos negativos radica en que el enojo lleva al sujeto a un sentimiento de frustración y pérdida, lo cual detona estados de depresión y culpa entre otros.

Por otra parte, Barbour et al., (1998) encontraron que los hombres que muestran comportamientos violentos hacia sus esposas puntúan más alto cuando son evaluados para enojo-rasgo. Asimismo, Owens et al. (2002), investigaron la relación entre enojo-rasgo y la toma de decisiones. Dichos autores encontraron que sujetos con alto enojo-rasgo tienden a presentar dificultades para controlar su enojo y por ende incurren en malas decisiones que evidentemente conllevan a la frustración y a más enojo.

Averill (1983), encontró que existen diferencias significativas entre hombres y mujeres con alto enojo-rasgo. Este autor menciona que las mujeres cuando están molestas son más propensas a llorar pues exageran las situaciones desencadenantes del enojo, se culpan a sí mismas y reportan síntomas de aumento de ritmo cardiaco y dolores de cabeza.

En resumen, las investigaciones comprueban que los sujetos con alto enojo rasgo, dadas sus características, podrían constituir en sí mismos un grupo de interés y relevancia para el ámbito clínico. Por lo tanto es necesario ahondar en el tema de manera que el tratamiento de dichos pacientes sea mejor y la prognosis más positiva.

Finalmente queda claro que dado que el enojo es una emoción que existe a lo largo de un continuo, la frecuencia, intensidad y duración de la

experiencia emocional, así como la manera en que se expresa puede llevar a problemas sociales y personales de importancia clínica. Por lo tanto es importante que los psicólogos conozcan y comprendan todas las facetas del enojo de manera que se desarrollen tratamientos más efectivos.

5. ENOJO EN CONDUCTORES.

La definición del enojo es un sentimiento interno o estado fenomenológico negativo, asociado a distorsiones cognitivas y percepciones específicas (e.g. atribuciones de culpa, injusticias,) que producen cambios psicológicos y acciones con tendencias a provocar cambios en la conducta organizada de los individuos (Kasssinove, & Sukhodolsky) 1995.

Según Berkowitz (1993), la agresión tiene que ver con una conducta motora de comportamiento que tiene una intención deliberada de provocar daño, o de herir a otra persona u objeto.

El enojo en conductores es un problema de carácter emocional con implicaciones sociales y de salud por ser uno de los principales detonantes de la agresividad y hostilidad que incrementan la violencia, accidentes automovilísticos e incluso muertes no sólo de los conductores, sino de terceras personas.

El contexto urbano es el punto de partida para la expresión cotidiana de la frustración y violaciones a normas de tránsito por parte de algunos conductores, quienes experimentan un enojo desadaptativo, es decir, que no les permite adaptarse al medio a través de una reacción natural como respuesta a eventos desagradables interpretados como provocaciones como en el caso de un enojo adaptativo (Novaco, 1978 en Alcázar, 2007, p. 2).

Por el contrario, un enojo desadaptativo conlleva “violencia hacia otros, abuso verbal y físico, interpretaciones erróneas de las acciones de los demás e incapacidad de inhibir la expresión del enojo” (Lazarus, 1991 citado en Alcázar, 2007p. 3). Desde este punto de vista el conductor ve afectados diferentes aspectos de su vida como son sociales, individuales y laborales, entre otros.

De lo anterior se desprende la importancia de poner un foco de atención a esta problemática de conducta socialmente dañina, que permita la investigación de las causas y consecuencias del enojo, así como de los diferentes factores que presentan una estrecha relación en el origen de esta emoción en los conductores.

5.1 Factores relacionados con el enojo en conductores

Existen factores ambientales, personales y demográficos que contribuyen a la aparición y expresión del enojo en conductores.

Dentro de las condiciones ambientales se encuentran los altos niveles de congestión de tráfico en las grandes ciudades y aglomeraciones en espacios muy transitados durante horarios específicos, situación que afecta directamente el estado de ánimo, la conducta y la salud de la persona que conduce y al mismo tiempo propicia un incremento del estrés.

Sin embargo, este factor ambiental no contribuye de manera suficiente con una relación estrecha entre los altos niveles de tráfico y la presencia del enojo, más bien, confirma que algunos individuos están más predispuestos a responder con enojo y agresión bajo esta condición del entorno (Sharkin, 2004).

En cuanto a los factores personales, diversos estudios (Shakin, 2004) han demostrado que individuos que tienden a estresarse con mucha facilidad, son los mismos que actúan con mayor agresividad verbal y física hacia otros conductores puesto que los perciben como instigadores o fuentes de frustración, atribuyendo su enojo a los demás.

Existen investigaciones que demuestran que ciertos comportamientos y conductas emocionales en las personas con enojo al conducir, pueden ser atribuidas a la personalidad tipo A (Perry & Baldwin, 2000), a la hostilidad (DePasquale, Geller, Clarke, & Littleton, 2001), neurosis y psicosis (Dorn & Matthews, 1995; Matthews & Desmond, 1995), búsqueda de la sensación (Jonah, Thiessen, & Au-Yeung, 2001), disposición a la agresión y el enojo

(Dula & Ballard, in press), y sólo en hombres, poseer una personalidad “machista” que se refleja en un exagerado estereotipo femenino (Krahe & Fenske, 2002).

Finalmente, los factores demográficos, específicamente la edad y el género, aportan diferentes puntos de vista en torno a las situaciones de enojo al momento de conducir.

En cuanto a la edad, los conductores más jóvenes actúan con menos responsabilidad que los conductores que tienen 25 años de edad o más. Debido a que cuentan con mayor susceptibilidad al estrés, presentan baja tolerancia hacia otros conductores y poseen menos madurez emocional (Sharkin, 2004).

La influencia de la edad determina en gran parte la existencia de una baja o nula percepción de las consecuencias futuras por parte de los conductores jóvenes, quienes conceden mayor importancia a las metas inmediatas (Strathman, Gleicher, Boninger & Edwards, 1994) lo cual favorece que perciban a su automóvil como un gran juguete y no como una responsabilidad.

Un aspecto importante de la falta de conciencia de consecuencias futuras y de asumir responsabilidad de ellos mismos y de sus acompañantes, hace que se incrementen las conductas de riesgo por parte de los jóvenes, entre las más relevantes y las que causan mayores daños en la salud e integridad de estos conductores son: manejar en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias tóxicas, conducir a alta velocidad, violar normas de tránsito (pasarse un alto), no usar el cinturón de seguridad, etc.

El último factor demográfico a revisar es el género, considerado un elemento relevante en el número de accidentes provocados por hombres y mujeres así como las conductas de riesgo que presentan ambos sexos. En el caso de los hombres, se ha declarado en varios estudios (Elliot – Potter et al., 2001; Lawton, Parker, Manstead, & Stradling, 1997; Parker, Manstead, Stradling, & Reason, 1992) que ellos cometen más violaciones de tránsito y con mayor grado de peligro que las mujeres (Sharkin, 2004, p. 194).

En definitiva, los factores ambientales, personales y demográficos, constituyen importantes avances en el conocimiento de las condiciones que promueven u originan el enojo y la hostilidad en conductores.

5.2 Situaciones que provocan enojo en los conductores

Como resultado de los estudios realizados por Deffenbacher (1994), se desarrolló La Escala de Enojo en Conducción DAS. Éste fue el primer instrumento desarrollado para evaluar la ira relacionada con la conducción, e implica una variedad de posibles situaciones que provocan la ira en conductores.

Con base en un estudio, dónde más de 1500 estudiantes en su primer año de orientación contestaron el DAS, surgieron seis sub-escalas de las situaciones que hacen enojar a los conductores:

1) Gestos hostiles, señales de ira con otro conductor.

2) Conducción ilegal, cuando otros conductores rompen las normas de tráfico.

3) Presencia de la policía.

4) Conducción lenta, sea por otro conductor, o por peatones que impidan el flujo de tráfico.

5) Descortesía por parte de otros conductores.

6) Obstrucciones de tráfico, por ejemplo: eventos que frustran o entorpecen al conductor, como los atascos de tráfico y la construcción de carreteras.

Existen otras situaciones que provocan enojo en conductores. Por ejemplo la forma en que un individuo percibe los comportamientos o maniobras de los demás, calificándolas como provocadoras, reaccionando de una forma igualmente agresiva, perdiendo el control de la situación (Fong, 2001).

Según Jonah (2001) una de las situaciones más comunes provocadoras de enojo al conducir, se da cuando las normas sociales utilizadas para defender un territorio primario (personal), que en este caso es el automóvil y el espacio circundante, se confunden con las normas para defender un territorio público, como el camino y espacio público.

Por otro lado, el afrontamiento diario a problemas, como las grandes congestiones, puede condicionar al conductor a reaccionar siempre de una manera agresiva. Esta situación se puede ver como fuente frecuente de irritación, afecto negativo y tensión (Gulian, 1989; Novaco, 1990; Stokols, 1978).

5.3 Pensamientos de enojo en conductores

Cuando una persona está enojada, tiene pensamientos que pueden ser de dos tipos: del que ayuda a que el nivel de enojo permanezca y se eleve, o del que lo haga disminuir. Un conductor que experimenta enojo, frecuentemente se engancha al pensamiento hostil y agresivo: son críticos, vengativos y planean a veces, maneras de dañar o molestar a otros conductores. (APA, 2005).

Según diferentes estudios, como el Cuestionario de Pensamiento de Enojo al Conducir (The Driver's Angry Thoughts Questionnaire, DATQ) de Deffenbacher, Petrilli, et al. (2003), o la Escala de Pensamientos Automáticos Hostiles (Hostile Automatic Thoughts Scale) de Sharkin (2004), hay diferentes tipos de pensamientos en los conductores enojados. Entre ellos se pueden mencionar las siguientes:

1) Crítico: enfocado a cuestionar la conducción de los demás, perdiendo de vista la de uno mismo.
2) Etiquetas peyorativas/ Agresión verbal: pensar en juicios negativos, poner apodos, y pensamientos acerca de cómo el agredido, podría involucrarse en un enfrentamiento agresivo verbal.
3) Venganza / pensamientos de represalias: incluye pensamientos relacionados a una revancha o venganza, por ejemplo: “No voy a dejar que me hagan eso”.

4) Agresión física: fantasías o pensamientos de agredir al otro físicamente y causarle daño, por ejemplo: “Quiero patearle el trasero”.

5) Es hacer frente al enojo con pensamientos de calma y relajación.

5.4 Comportamientos verbales y no verbales en situaciones de enojo en conductores

Dentro de los comportamientos verbales de conductores enojados, La APA (2005) menciona que dicen groserías y constantemente agreden verbalmente a otro conductor. En los comportamientos no verbales, dice que las personas que conducen enojadas son más aventurados e irresponsables, manejan a alta velocidad, no respetan las señales de tránsito, cambian de carril sin previo aviso, tocan la bocina de manera repetida y agresiva. En general, los comportamientos verbales y no verbales son factores que detonan accidentes constantes y problemas de ira en los conductores.

De las investigaciones de Deffenbacher (1996) y Galvoski (2001) se concluye que la expresión del enojo implica comportamientos verbales como: tendencia a gritar, maldecir y hacer comentarios que denigren a otros conductores. Mientras que la expresión no verbal, se refiere a la agresión física que se caracteriza por: hacer señas obscenas, gestos de enojo, intentar salir del vehículo, atentar contra otra persona. También se puede usar el vehículo como medio de agresión o arma; por ejemplo: tocar el claxon, subir las luces y cerrarle el paso a otro conductor.

Los comportamientos verbales y no verbales de un conductor enojado, tienden a ser intercambiados rápidamente, y una infracción relativamente de menor gravedad, puede extenderse rápidamente en un altercado importante, dando por resultado lesión, daños materiales o aún la muerte de alguno de los involucrados.

En la investigación realizada por Sharkin (2004) se hace referencia al inventario DAX, con el objetivo de medir las formas de expresión verbal y no verbal del enojo al conducir. Dando por resultado diversas sub-escalas, explicadas a continuación:

- La primera hace referencia a las expresiones de agresión verbal: apodos, maldiciones, hacer preguntas negativas, miradas retadoras, o sacudir la cabeza
- La segunda se refiere a la agresión física: implica el uso de medios físicos para intimidar a otros, como gestos hostiles
- La tercera es el uso del vehículo para expresar el enojo: por ejemplo acelerar o desacelerar para frustrar al otro conductor;
- En la cuarta se mencionan las técnicas efectivas para relajarse y asegurar al conductor: a diferencia de las primeras tres, ésta es una escala alternativa de actitud frente a las agresiones.

Según Ayar (2006) existen conductores pasivo-agresivos, que sufren de enojo frente al volante, que se comportan como si fueran inconscientes de lo que pasa a su alrededor, y no son capaces de responder a las peticiones razonables de otros.

Una investigación realizada por la Asociación del Automóvil (AAA) en 1995, dónde se examinó a 526 conductores británicos, se descubrió que el 90% de los participantes tuvieron situaciones de enojo al conducir en los 12 meses anteriores al estudio. Según los resultados obtenidos, los comportamientos de conducción agresiva más comunes fueron: conducir a muy corta distancia de otro auto (el 62%), gestos de enojo reflejados en la cara (el 59%), gestos obscenos (el 48%), obstrucción deliberada de otros vehículos (21%) y el abuso verbal (el 16%).

En Estados Unidos, la fundación del AAA para la seguridad de tráfico, encontró en una muestra de 10.000 incidentes de conductores agresivos, tomada entre 1990 y 1996, donde el 44% de ellos utilizó un arma para agredir al otro (arma de fuego, cuchillo o palos); el 23% utilizó su vehículo como arma; y el 12% utilizó su vehículo y otra arma. Algunos conductores utilizaron incluso artefactos inusuales como: spray de pimienta, huevos, palos de golf y en un caso una ballesta (Fong, 2001).

5.5 Ejemplos de la presencia del enojo en conductores en México

Lamentablemente en México no existen estudios que ofrezcan datos estadísticos contundentes, con respecto a la presencia del enojo en

conductores, y las consecuencias del mismo. Pero no se puede negar la presencia de este problema en nuestra sociedad.

Se realizó por tanto, una revisión de los periódicos y noticieros que reportaron diferentes accidentes automovilísticos, en donde se puede detectar claramente la presencia de problemas de enojo en los conductores involucrados, cuyas conductas reflejan intolerancia, agresión y estrés, además de los elementos que se trataron en el apartado anterior del presente trabajo.

El enojo es causante de graves accidentes automovilísticos. Desgraciadamente la falta de tolerancia y carencia de cortesía, pueden llegar a desencadenar una serie de acciones violentas, que llevan incluso a la pérdida de vidas inocentes. Ese fue el caso de dos jóvenes procedentes de Cuernavaca Morelos, quienes perdieron la vida en el 2001 a causa de una pelea entre conductores. El evento se caracterizó por agresiones verbales y no verbales, tales como: tocar el claxon, levantar luces y golpes entre autos, hasta perder el control de los mismos (CENAPRA, 2008, p. 31).

Una persona que maneja tiene en sus manos la vida de otros, ya sea que vayan en el mismo auto, o que estén a su alrededor. Pero existen casos, en los que conductores de transporte público olvidan este sentido de responsabilidad. Por ejemplo, un incidente que ocurrió en Junio de 1997, en la ciudad de Puebla, donde un chofer de combi manejaba a alta velocidad y sin respeto a las señales de tránsito, después de bajarse de su combi con un bastón de seguridad para amenazar a otro conductor que trató de detenerlo, terminó por colisionar con otro auto, dejando a varios de los pasajeros heridos gravemente. (CENAPRA, 2008. p. 63).

Los incidentes con otros conductores pueden ocurrirle a cualquiera. Como en el caso de la actriz Alma Muriel, quién fue agredida verbal y físicamente por otra conductora al haberle ganado el lugar de estacionamiento y no hacerse para atrás. Todo sucedió fuera del Teatro Arlequín en la ciudad de Guadalajara. (El Informador, 2009).

El enojo al conducir alcanza fácilmente niveles de abuso verbal, que después llevan a las agresiones físicas hacia el otro conductor; con la intención de vengarse o desquitarse. Ese fue el caso de un automovilista en la ciudad de

México, que luego de una serie de provocaciones mutuas con otro conductor (cerrándose y agrediéndole con el automóvil) recibió dos disparos en el pecho. (Pérez, 2009).

El enojo es un sentimiento que no permite pensar de manera objetiva, ni reaccionar de forma acertada. En Nuevo León, se reportó un percance automovilístico, ocasionado por una joven de 24 años quien, de acuerdo a testigos del lugar, al salir de una fiesta notoriamente enojada, arrancó su coche bruscamente, chocando contra otros dos automóviles, lo que dejó grandes pérdidas materiales (Oviedo, Milenio, 2009).

El enojo en conductores afecta también a terceras personas, que no tienen que ver con la disputa entre los implicados. El siguiente incidente ocurrió en Tepic Nayarit, cuando el conductor de un auto le comenzó a cerrar el paso a un minibús; el conductor del minibús que ya estaba enojado, haciéndose ambos de palabras insultantes y gestos obscenos, se retaron a golpes. Calles más adelante el conductor del auto frenó de forma repentina, ocasionando que el minibús frenara bruscamente, lo que provocó que varios de los pasajeros que viajaban en el minibús resultaran heridos. (Nayaritpuntocom, 2009).

Se puede concluir de todos los ejemplos anteriores, que las consecuencias ocasionadas por el enojo al conducir alteran tanto emocional, psicológica y económicamente, así como el estado anímico de la persona, y desgraciadamente afecta a terceras personas. Se trata de un problema social que perturba a todo aquel que se encuentre detrás de un volante, o en manos de quien conduce. Es importante reconocer que cuando se está enojado, es difícil pensar en las consecuencias de las acciones y reacciones no adecuadas, así como generar un grave problema ante la más mínima provocación. Seguir adelante sin poner atención al creciente problema del enojo de los conductores en México, pone en riesgo la salud y seguridad de todos.

CONCLUSIONES

Con base en la revisión bibliográfica realizada, se puede concluir que el enojo en los conductores es una conducta desadaptativa, agresiva y hostil, que como consecuencia puede poner en peligro la vida de uno mismo y de terceras personas. Por cuestiones de condensación de la población en zonas urbanas, el estado de ánimo de los conductores fácilmente es alterado, aumentando el estrés y las conductas de agresividad. A pesar de los factores comunes que pueden compartir los conductores, algunos de ellos tienden a ser más susceptibles a sufrir de estrés, enojo y agresión bajo las mismas circunstancias que otros conductores.

Algunos de los factores que pueden facilitar las conductas agresivas o irresponsables por parte de los conductores son el género, el tipo de personalidad, la edad, y la percepción y evaluación que haga del otro conductor. También se encontró que los conductores jóvenes son aquellos que presentan más conductas irresponsables y riesgosas, ya que tienen una menor conciencia del peligro que los conductores mayores (Sharkin, 2004), de igual manera que se ha encontrado que los hombres cometen una mayor cantidad de faltas al reglamento y de mayor grado de peligro que las mujeres.

El enojo puede experimentarse como enojo-rasgo alto y bajo. El enojo alto está relacionado con conductas agresivas, violencia verbal y física, enfermedades del corazón, ansiedad y abuso de drogas. También se ha encontrado una relación causal de conductas agresivas al conducir como una reacción de enojo alto. Estas expresiones de enojo alto no solamente afectan a la persona que las experimenta, sino también a las personas que las rodean. Según Tafrate (2002), las reacciones de enojo parecen ocurrir en primera instancia en un contexto social con personas que son “bien conocidas” o “queridas” por la persona enojada, y las expresiones más comunes de enojo son las respuestas verbales tales como los gritos, mientras que las menos reportadas son las respuestas físicas agresivas.

Una razón importante para estudiar las experiencias de las personas distinguiendo entre enojo-rasgo alto y bajo es que se podrán hacer diagnósticos más formales, se aumentará la información acerca del enojo, y

será posible mejorar los tratamientos para controlar dichas conductas. Se sugiere que el presente estudio sea una contribución valiosa a dicho campo, ya que la creciente población en las ciudades cada vez genera más estrés a los conductores, lo que provoca conductas agresivas, hostiles y peligrosas. De igual manera, el enojo en los conductores no será un tema estudiado de manera integral hasta que se cuente con información suficiente para poder manejar e inducir los cambios tanto en las conductas agresivas y desadaptativas como en los niveles de estrés que las provocan.

CAPITULO III

METODO

1. Participantes

Los participantes fueron conductores de la Ciudad de Puebla que cumplieron los siguientes criterios: mayores de 18 años, manejar al menos cinco días a la semana, tener al menos un año de experiencia manejando en la ciudad, que no presentaran antecedentes penales, ni tuvieran diagnósticos psiquiátricos. El criterio para detectar personas con fuerte enojo al conducir fue preguntar entre las amistades, "¿conoces a alguien que sea muy enojón cuando maneja?; se hizo lo mismo para conseguir personas con enojo mínimo: ¿a quién conoces que No sea enojón cuando maneja, que sea tranquilo?". Una vez que se les detectó, se les pidió su consentimiento para participar en el estudio comparativo. Se comprobó mediante una escala (ML-STAXI) si eran personas con enojo-rasgo alto y bajo. El enojo-rasgo alto se define como puntaje superior al percentil 23, y el enojo-rasgo bajo como puntaje inferior al percentil 16.

Se entrevistó al mismo número de hombres como de mujeres para observar si el sexo representaba una diferencia en la forma en que se viven las experiencias de enojo al conducir.

2. Instrumentos

2.1 Cuestionario sociodemográfico. Se aplicó un cuestionario para determinar el nivel socioeconómico de los participantes, donde se preguntó su sexo, edad, nivel escolar, carrera que estudia o estudió, qué religión tiene y si su casa es propia o rentada.

2.2 Cuestionario del contexto del conductor. Se les preguntó si ellos son los dueños de su auto o si es prestado, desde qué edad manejan, qué educación vial recibieron, en su opinión qué responsabilidades tiene un conductor, si han sido infraccionados, si han participado en riñas (ya sea que estén relacionadas o no con manejar), cómo tienen decorado su auto (si es el caso), si han manejado bajo influencia del alcohol (y con qué frecuencia), cuáles han sido las consecuencias más graves que han tenido por enojarse al conducir. También

se indagará cómo aprendieron a manejar y cómo manejan generalmente sus padres (son tranquilos o enojones, han tenido accidentes de los cuales ellos fueron los responsables, etc.)

2.3 Guía de entrevista. Se usó una guía de entrevista con preguntas para explorar: qué los hace enojar, cuál es la intensidad del enojo, cuánto tiempo les dura el enojo, qué piensan cuando se enojan, qué hacen (conductas), qué expresan verbalmente, qué sucede con sus relaciones interpersonales cuando se enojan al conducir, qué consecuencias se presentan en su trabajo/escuela debido a que se enojó al conducir, en qué medida se afecta o se impide el logro de sus metas, qué experimentan físicamente (por ej. sequedad de boca, tensión en los hombros, etc.), si creen o no que tienen problemas de enojo al conducir, por qué reconocen (o no) que tienen problemas de enojo al conducir.

2.4 El inventario multicultural latinoamericano de la expresión del enojo y la hostilidad (ML-STAXI), mide el enojo estado-rasgo, la experiencia de enojo, la expresión y control. Fue adaptado para la población adulta Latinoamericana por (Moscoso, 2000; Moscoso & Spielberger, 1999) a partir del STAXI: Inventario de la Expresión del Enojo Estado-Rasgo (Spielberger, 1988).

Las subescalas que constituyen al ML – STAXI son: a) Enojo estado (10 ítems), una puntuación alta muestra más enojo al momento que el inventario fue respondido. b) Enojo rasgo (10 ítems) donde la puntuación más alta muestra mayor enojo rasgo; c) Enojo hacia adentro (6 ítems), Enojo hacia fuera (6 ítems); d) Control de enojo hacia adentro o contenido (6 ítems) y control de enojo hacia fuera o manifiesto (6 ítems), las puntuaciones altas representan mayor intento de mantener un autocontrol emocional por parte del individuo; y, e) Deseo de expresar físicamente el enojo (4 ítems).

El inventario posee una validez de constructo factorial (Moscoso & Spielberger, 1999) y consistencia interna, cuyos rangos oscilan entre .61 y .99 (Moscoso, 2000).

3. Procedimiento con los participantes

Para conseguir participantes que hayan tenido episodios fuertes de enojo al conducir, se preguntó a los compañeros de la escuela y familiares si conocen a alguien que tuviera esa característica, fuerte enojo al manejar. De la misma manera se contactaron a los participantes sin problemas de enojo o con niveles de enojo bajos, a partir de un consenso por varias personas que refirieran a alguien como buen conductor, alguien que maneja muy bien y se enoja rara vez.

Una vez que se contactó a los participantes, se evaluó que cumplieran los criterios de inclusión y posteriormente se les explicó en qué consistía el estudio. Se les invitó a participar por medio de una carta de consentimiento. Una de las condiciones de la carta era solicitar permiso para audiograbar la entrevista.

También se ofreció cuidar el anonimato de las respuestas, las cuales serían usadas con fines meramente de investigación. La entrevista se llevó a cabo en el horario y lugar acordados (consultorio privado de psicología) entre el entrevistador y el participante. En primer lugar se aplicó el ML-STAXI y después se inició la entrevista.

4. Procedimiento de análisis de las respuestas de los participantes.

Se transcribió la audiograbación de cada una de las entrevistas para su análisis cualitativo. Luego se clasificaron a los participantes en dos grupos, los conductores de enojo-rasgo alto y bajo. El siguiente paso fue revisar y analizar las entrevistas para encontrar temas comunes en los conductores con enojo-rasgo alto y bajo.

Posteriormente se compararon los resultados del cuestionario ML-STAXI por medio de la prueba U de Mann-Whitney, la cual es una prueba no paramétrica, debido al tamaño de la muestra, para analizar si las diferencias son estadísticamente significativas.

CAPITULO IV

RESULTADOS

Análisis cualitativo

El objetivo general de investigación fue comparar a los automovilistas con enojo rasgo alto y bajo. Las comparaciones se basaron en conocer una situación que les haya causado fuerte enojo, cómo se sintieron, qué pensaron y cómo reaccionaron ante esa situación. Los puntos de comparación se basaron en las siguientes preguntas:

- ¿Alguien le enseñó reglas de cortesía para manejar?
- ¿Usted se considera enojón al conducir?
- Por favor describa qué es lo peor que le ha pasado mientras conduce y que le haya causado un fuerte enojo.
- ¿Qué otras emociones sentiste?
- ¿Qué pensaste en ese momento?
- Mientras estabas enojado ¿cómo te sentías físicamente?
- En el momento que estabas enojado ¿qué hiciste?
- ¿Cuáles fueron las consecuencias inmediatas de tu enojo?
- ¿Cuáles fueron las consecuencias de tu enojo para ti?
- ¿Cuáles fueron las consecuencias de tu enojo hacia otras personas?
- ¿Hubo consecuencias materiales por tu enojo?
- ¿Hubo consecuencias económicas por tu enojo?
- Después del suceso de enojo ¿cambiaste en algo? ¿cambió tu relación con otras personas?
- ¿consideras que tienes problemas de enojo al conducir?

- Después de recordar el suceso de enojo ¿te sientes enojado en este momento?

La descripción de los resultados se realizará con base en los puntos donde se detectaron las principales diferencias, es decir, se tomará como parámetro principal el grupo con enojo rasgo alto y al grupo con enojo rasgo bajo.

En algunas ocasiones se encontraron diferencias por sexo. Cuando las hubo, éstas también se describen.

Con respecto a la pregunta "¿Se considera enojón al conducir?", el grupo de hombres con enojo rasgo alto mencionó en dos ocasiones que sí se consideran enojones, y dos más comentaron que actualmente ya no, pero que antes sí lo fueron. En cuanto al grupo de mujeres con enojo rasgo alto se pudo observar que todas las participantes se consideraron enojonas al conducir, aunque por distintas causas. Tres de ellas comentaron serlo debido a que se alteran fácilmente al volante tornándose violentas, y la otra refirió ser acelerada y gritar cuando conduce. Por otro lado, en los grupos con enojo rasgo bajo, los hombres reportan ser tranquilos al volante, disfrutar del conducir y saber manejar las situaciones que se les presentan. En el grupo de mujeres, dos de ellas consideran que no llegan a enojarse, y dos que aunque se enojan, pueden manejar y lidiar con el enojo sin que éste llegue a sobrepasarlas en su actuar.

En cuanto a las reglas de cortesía, ambos grupos (el de enojo rasgo alto y el bajo) informaron en la mayoría de los casos que sí aprendieron reglas de cortesía, no reportaron de manera específica quién les enseñó. Es importante hacer notar que un participante del grupo de hombres con enojo rasgo alto (participante número 4), comentó que su papá fue quien le enseñó reglas de cortesía aún cuando su padre no las sigue.

Con respecto a la pregunta de por favor describa ¿qué es lo peor que le ha pasado mientras conduce y que le haya causado un fuerte enojo? Se observaron diferencias en cuanto a que un participante del grupo de hombres con enojo rasgo bajo no presentó una situación de agresión de parte de un tercero, sino que su motivo de enojo fue por su propia forma de conducir, en la

cual perdió el control del vehículo por un instante, y esto provocó que se enojara, mientras que los demás participantes de ambos grupos (hombres y mujeres con enojo rasgo alto y bajo) presentaron situaciones en donde terceros (otros conductores principalmente) fueron quienes provocaron que los participantes se enojarán por presentar una conducta de “agresión” hacia ellos. En el caso del participante uno (ver tabla 3) su enojo fue ocasionado por una discusión con su padre, totalmente ajena al factor de ir conduciendo, lo que ocasionó que al manejar se viera influenciado por el enojo.

TABLA 3. Respuestas a *¿qué ha sido lo peor que te ha sucedido por enojarte al conducir?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: una vez me enojé con mi papá y me salí en el coche y ahí desquité mi enojo. Por lo que casi me volteo y buscaba quien me la pagara. P2: en una ocasión un taxista se me metió ocasionando que casi chocara, por lo que me enojé demasiado y me baje a querer golpearlo con un bate de béisbol. P3: me molesta que los	P9: en una ocasión iba delante de mí una conductora manejando rápido y luego lento, eso provocó que me desesperara y me enojara por su falta de decisión para conducir. P10: En una ocasión un conductor que traía un auto deportivo, me retaba a echar carreritas, y como no le hacía caso se me cerraba y así, hasta que logró que me enojara y le siguiera el juego. P11: en una ocasión iba

	conductores no respeten las leyes de vialidad como los acotamientos anchos de las supercarreteras, entonces me enojo y les toco el claxon o les grito. P4: en una ocasión saliendo del antro un conductor al que le habían roto un vidrio y me echó la culpa a mí, así que me enojé demasiado y lo intenté golpear con una llave de cruz, el conductor se escapó y yo lo perseguí para golpearlo, llegó la policía y tuve que dar una mordida para salir del problema.	manejando con mi esposa, y la carretera estaba mojada y con lodo, entonces me derrapé y casi choco con el coche que venía delante de mí, eso me enojó. P12: venía con mi hermano en una camioneta en una calle de doble sentido, venía otro coche en el sentido contrario. Había unos baches por lo que se me hizo fácil pasarme al otro carril para evitarlos, y el chofer del coche me empezó a gritar y a ofender, por lo que me enojé después de que el conductor me quería bajar de mi coche. Afortunadamente llegó mi chofer y las cosas no pasaron de ahí.
Mujeres.	P5: un día iba enojada en el tráfico y un coche se me metió a la fuerza, lo que me hizo enojar y lo rebase por la derecha lo que ocasionó que	P13: una ocasión iba manejando despacio y de pronto un coche me pegó por atrás, me baje asustada a ver qué había pasado y el señor

	chocara con un camión.	del otro coche empezó a gritar y a culparme, eso provocó que me enojara.
	P6: en una ocasión un tráiler no me dejaba rebasarlo así que cuando pude hacerlo me le cerré, para luego frenarme bruscamente hasta hacerlo detenerse completamente.	P14: una ocasión tenía que dar una vuelta en una glorieta pero venía del otro lado, así que me tuve que cruzar y un señor me pegó por atrás y empezó a decirme de cosas, y no quiso arreglarse con el seguro así que tuvimos que esperar a tránsito, eso me molestó.
	P7: en una ocasión iba enojada por discutir con mi hermano y porque estaba desvelada y no me fije bien en el camino y me estampé contra una camioneta.	P15: una ocasión iba retrasada a una boda, entonces iba manejando desesperada apurando a los demás y así, y una señora me alcanzó para gritarme de cosas y eso me molestó.
	P8: no recuerdo una situación exacta, pero sé que soy bravucona cuando eso pasa, desde mi coche miento madres y grito pero nada más.	P16: en una ocasión un señor en estado de ebriedad, me chocó y estaba muy agresivo conmigo, me culpaba del accidente y llamó a varias personas.

		Entonces un taxista me ayudó llamando a tránsito y al final tuvimos que ir a la delegación.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

En cuanto a la pregunta de ¿qué otras emociones sentiste además de enojo? Se encontraron diferencias entre los grupos de enojo rasgo de hombres, ya que el grupo de enojo rasgo alto reportó como emociones la adrenalina (refiriéndose a síntomas como sudoración, temblor, parestesias). Por el contrario el grupo de enojo rasgo bajo refirió frustración e impotencia principalmente. Dentro de los grupos de mujeres, el grupo de enojo rasgo alto reportó adrenalina, y por el contrario en el grupo de enojo rasgo bajo, se habló de miedo, desesperación y sensación de desamparo.

Con respecto a la pregunta de ¿qué pensaste en ese momento?, el grupo de hombres con enojo rasgo alto presentó pensamientos que indicaban la tendencia a percibirse atacados por el otro conductor, de forma intencionada (lo cual se conoce como distorsión cognitiva de personalización) de tal manera que perciben la acción del otro conductor como deliberada hacia ellos. Esto se puede ver de forma muy clara en el participante varón número 2 (tabla 5) a quien un taxista se le cerró y casi provoca un choque. Este informó que:

“Pensaba *es un pendejo*, *te quiere chingar*, mis pensamientos giraban en torno a personalizar el asunto. Cómo si me lo hiciera a propósito”.

Así mismo podemos observar los pensamientos de enojo del participante varón número 4, quien fue acusado por otro conductor de haberle roto un vidrio intencionadamente. Éste comento que:

“Cuando lo iba persiguiendo pensaba *que lo quería moler a golpes por acusarme de algo que yo no hice*”.

En cambio, la forma de pensar fue distinta en las personas con enojo rasgo bajo. Ellos enfocaron sus ideas en buscar una salida al problema, en vez de personalizar la situación. Esto lo podemos ver en la descripción del participante

varón número 10, quien fue retado por otro conductor para jugar carreras. Entonces el participante pensó:

"En cuanto pueda me saldré de la carretera por un carril alterno"

En el grupo de mujeres con enojo rasgo alto se encontraron pensamientos de tipo agresivo. Por ejemplo, la mujer número 5 estaba en medio del tráfico y luego una persona se le cerró. Lo que ella pensó fue:

"quería quitar al estúpido que tenía yo enfrente, si tuviera una grúa, lo hubiera hecho a un lado, si tuviera una camioneta hummer, hubiera pasado por encima de él. Ese era mi grado de enojo y de impotencia porque además no podía quitarlo"

Así mismo encontramos con el grupo de mujeres con enojo rasgo bajo que los pensamientos fueron de tipo buscar resolver el problema, se enfocan en lo ocurrido y la manera de poder solucionarlo aún cuando no tuvieran la responsabilidad del mismo. Un ejemplo es la participante número 16, quien recibió un golpe en su auto. Lo que ella pensó fue:

"Pensaba en que el conductor me fuera agredir físicamente, de repente no sabía a quién marcarle, por un momento pensé *ya que se largue aunque no me pague*"

Tabla 5. Respuestas a *¿Qué pensaste en ese momento?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: No me acuerdo bien, sólo pensaba en la discusión que había tenido en la casa, y en qué iba a hacer y cómo le iba hacer, en no regresar hasta que se me vino a la mente mi amigo y ya se me quitaron esos pensamientos.	P9: pensaba cómo a ciertas conductoras les permiten manejar. P10: que en cuanto pudiera me saldría de la carretera por un carril alterno.

	P2: Pensaba “es un pendejo” “te quiere chingar” mis pensamientos giraban en torno a personalizar el asunto. Cómo si me lo hiciera a propósito. P3: Que el que iba manejando era un idiota que no sabe manejar en ese tipo de carreteras. P4: Cuando lo iba persiguiendo pensaba “que lo quería moler a golpes por acusarme de algo que yo no hice”	P11: pensé que me había equivocado y quería pedirle disculpas al otro conductor. P12: pensaba en que mis padres me iban a regañar, y en el pleito que pudiera ocasionar con el otro.
Mujeres.	P5: Si, quería quitar al estúpido que tenía yo enfrente, si tuviera una grúa, lo hubiera hecho a un lado, si tuviera una camioneta hummer, hubiera pasado por encima de él. Ese era mi grado de enojo y de impotencia porque además no podía quitarlo. P6: Al principio puras groserías “estúpido” “por qué no me dejabas pasar” pero cuando el señor me empezó a hablar y a decirme que era muy riesgoso lo que había hecho porque	P13: Lo quería ahorcar, y estaba pensando en hablarle a mi papá porque dije “tú me gritas porque soy más chica, pues te traigo a mi papá y a ver si le gritas” o sea sí estaba pensando todo eso, pero me inculcan mucho el que yo resuelva mis propios problemas, entonces dije “bueno si ya se pone algo que no pueda controlar…” P14: “este ya me pegó y ahora…” no sé “la verdad

	podía no haberse frenado el tráiler, si me preocupó mucho y me generó miedo el saber que pudo haberme arrollado el tráiler. P7: No recuerdo, o sea la mayor parte del tiempo cuando me enojo, pienso en la escena, en la noche anterior del antro que no llegué a buena hora a la casa, aparte me encontré a un ex novio esa noche que me hizo un “pancho” espantoso. P8: Que no me podía dejar de los otros conductores que estaban vueltos locos o nunca iba a llegar a mi destino, y siempre que me enojo cuando voy manejando más bien pienso que los otros no saben manejar, que son como tontos, o abusivos. Pienso en el poco respeto que les tienen a los demás.	el daño ya está hecho, no me sirve de nada enojarme” P15: En pasar a la señora, yo ya no quería verla junto. Pensaba “que prisa tiene” tranquila, “vieja loca y grosera” P16: Pensaba en que el conductor me fuera agredir físicamente, de repente no sabía a quién marcarle, por un momento pensé “ya que se largue aunque no me pague”

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

Con la pregunta “mientras estabas enojado, ¿Cómo te sentías físicamente?” Se encontraron diferencias en que el grupo de hombres con enojo rasgo alto reportó adrenalina principalmente y el grupo de hombres con enojo rasgo bajo reportó tensión en distintas partes del cuerpo (principalmente en hombros y cabeza).

Por otra parte el grupo de mujeres con enojo rasgo alto refirió experimentar distintas sensaciones físicas como estrés, calambres en el estómago, tensión en las piernas y sensación de hueco en el estómago. A diferencia del grupo de mujeres con enojo rasgo bajo quienes describieron sensación de calor corporal y latidos fuertes del corazón sudoración en las manos y sensación de desgano.

En las respuestas a la pregunta ¿en el momento que estabas enojado, qué hiciste? Se encontraron diferencias significativas, ya que el grupo de enojo rasgo alto describió conductas de tipo explosiva y dirigida hacia el otro conductor, como el participante número 4, quien fue acusado de algo que no hizo. Su reacción fue:

“Tratar de provocarle daño físico al otro conductor aventándole la llave de cruz directo a su persona, pero como no lo logré, decidí perseguirlo para golpearlo”.

El grupo de mujeres con enojo rasgo alto reportó del mismo modo, conductas orientadas al daño físico, mientras que los grupos de enojo-rasgo bajo, describieron reacciones de tipo “implosivas”, las cuales iban orientadas hacia manejar y controlar el enojo, así como a resolver la situación ya sea tomando una acción directa al conducir como “esperar para rebasarlo” (participante varón número 9, tabla 7) o bien conductas para resolver el problema “lo que hice fue negociar” (participante femenina número 14).

TABLA 7. Respuestas a *¿en el momento que estabas enojado, qué hiciste?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: me fui a casa de un amigo para tranquilizarme. P2: bajarme del coche y amenazar al conductor.	P9: me esperé hasta que hubo la oportunidad de rebasarla. P10: voltear hacia otros lados y evitar su mirada.

	P3: nada. P4: tratar de provocarle daño físico al otro conductor aventándole la llave de cruz directo a su persona, pero como no lo logré, decidí perseguirlo para golpearlo.	P11: apretar los dientes. P12: le puse los seguros a las puertas, no abrí ventanas y traté de guardar la calma.
Mujeres.	P5: traté de rebasar al vehículo por la derecha. P6: me le cerré al tráiler para obligarlo a que bajara la velocidad. P7: me baje para ver los daños que había hecho. P8: normalmente grito.	P13: traté de calmarme y dejar que el otro gritara, es decir, de resolver el problema. P14: lo que hice fue negociar. P15: me fui más despacio para dejar pasar a la señora. P16: escuché y no hice nada, ya que tenía miedo.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

Con respecto a la pregunta ¿cuáles fueron las consecuencias inmediatas de tu enojo? Se encontró que el grupo de enojo rasgo alto describió sensaciones físicas principalmente gastrointestinales y respuestas de ansiedad como

adrenalina. Así mismo refieren el “miedo” de haber lastimado o ser lastimado como una consecuencia inmediata. En el grupo con enojo rasgo bajo, se pudo observar que la mayoría comenta que no hubo consecuencias inmediatas, ya que “piensan” que la situación no se salió de control en cuanto al enojo que sintieron. Y dos participantes refieren haber sentido calma como consecuencia.

Con las respuestas a la pregunta ¿cuáles fueron las consecuencias de tu enojo hacia ti? Se observó que los grupos de enojo rasgo alto describieron malestares físicos como principal consecuencia, mientras que por otra parte, los grupos de enojo rasgo bajo refirieron no haber tenido consecuencias, y una participante quien refirió una consecuencia de aprendizaje. El participante femenino número 16 dijo:

> “aprender a defenderme”

En las respuestas a la pregunta ¿cuáles fueron las consecuencias de tu enojo hacia otras personas? Se encontró que los grupos de enojo raso alto expresaron que las demás personas cercanas a ellos como padres, familiares, personas que los acompañan en el coche, tienden a enojarse y a regañarlos por su comportamiento agresivo al conducir, es decir, que sus consecuencias se reflejan en las relaciones interpersonales. Mientras que los grupos de enojo rasgo bajo, refieren la mayoría que no hubo consecuencia alguna con otras personas, debido a que consideran que su enojo no causó ningún descontrol.

Dentro de las respuestas a la pregunta ¿hubo consecuencias materiales por tu enojo? se observó que los grupos de enojo rasgo bajo fueron quienes presentaron consecuencias materiales por su enojo, como lo describe el participante varón número 12 (tabla 11) quien fue embestido por otro conductor, así:

> “la pérdida total de mi coche, porque se le movió todo el motor”

Y el participante varón número 10 (tabla 11) quien fue retado por otro conductor a correr, señaló:

> “Que mi coche se calentara y le tuviera que cambiar el radiador”

Por otro lado los grupos de enojo rasgo alto no reportaron ninguna consecuencia material.

TABLA 11. Respuestas a *¿hubo consecuencias materiales por tu enojo?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: ninguna. P2: ninguna. P3: no. P4: no.	P9: no. P10: que mi coche se calentara y se le tuviera que cambiar el radiador. P11: no. P12: la pérdida total de mi coche, porque se le movió todo el motor.
Mujeres.	P5: sí, el no poder vender el auto. P6: no. P7: no. P8: no.	P13: ninguna. P14: no. P15: no. P16: no.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

En cuanto a las respuestas sobre ¿hubo consecuencias económicas por tu enojo? Se pudieron observar los siguientes resultados:

Los participantes varones con enojo rasgo bajo fueron quienes reportaron la mayoría de consecuencias económicas originadas por su enojo. Mientras que

en el grupo de varones con enojo rasgo alto, únicamente un participante reportó consecuencias, los demás informaron que no existieron consecuencias.

Por otro lado, en las participantes femeninas se pudo observar que no existió diferencia, ya que una miembro de cada grupo reportó haber tenido consecuencias, mientras que las demás participantes mencionaron no haber tenido consecuencias económicas.

En respuesta a la pregunta ¿después del suceso de enojo, cambiaste en algo? ¿Cambió tu relación con otras personas? Se encontró que los participantes varones de ambos grupos (enojo rasgo alto y bajo) reportaron sólo un cambio de conducta posterior al evento de enojo que experimentaron. Dentro del grupo de varones con enojo rasgo alto, el participante número 2, quien fue objeto de un conductor agresivo (taxista) comentó:

> "si cambié porque me di cuenta de las consecuencias futuras"

Y el participante varón con enojo rasgo bajo número 10, quien fue retado por otro conductor para correr en la autopista, refirió:

> "sí porque ya no les hago caso a ese tipo de conductores"

Así mismo, dentro del grupo de participantes femeninas con enojo rasgo alto, dos personas reportaron haber cambiado, aunque una de ellas comentó que fue momentáneo, es decir, que no duró su cambió.

El grupo de participantes femeninas con enojo rasgo bajo reportó que una participante, quien fue objeto de un conductor en estado de ebriedad, mencionó que su cambió fue en que ahora sabe defenderse mejor. (Tabla 13)

TABLA 13. Respuestas a *después del suceso de enojo ¿cambiaste en algo? ¿Cambió tu relación con otras personas?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: no cambié para nada porque no sentí la necesidad.	P9: no. P10: si, porque ya no les

	P2: sí cambié porque me di cuenta de las consecuencias futuras. P3: no cambié, creo que lo volvería hacer. P12: no cambié, tal vez lo pienso un poco más.	hago caso a este tipo de conductores. P11: no. P12: no, todo siguió normal.
Mujeres.	P5: sí, porque ahora pienso más las cosas y soy menos impulsiva. P6: sólo por un tiempo fui precavida. P7: no, porque de hecho ahorita casi choco para venir aquí. P8: no, porque no he sentido que represente un problema para mí.	P13: no. P14: no. P15: no. P16: sí, en saber defenderme.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

En cuanto a la pregunta de si ¿consideras que tienes problemas de enojo al conducir? Se encontró que los participantes varones con enojo rasgo alto, dos de ellos mencionaron haber tenido problemas de enojo en el pasado, y actualmente ya no, mientras que los otros dos reconocieron tener problemas de enojo al conducir. Mientras que el grupo de varones con enojo rasgo bajo mencionaron no tener problemas de enojo al conducir, ya que de manera general, sienten que son capaces de manejar el enojo y la situación al mismo tiempo.

En el grupo de participantes femeninas con enojo rasgo alto, tres de cuatro hicieron mención de tener problemas de enojo al conducir, ya sea por su manera impulsiva de actuar (participante número 5) como por ser distraída (participante número 7)

Mientras que en el grupo de participantes femeninas con enojo rasgo bajo, se reportó no presentar problemas de enojo al conducir por parte de todas las participantes.

En respuesta a la pregunta *después de recordar este suceso* ¿te sientes enojado en este momento? Se obtuvieron los siguientes datos:

De los participantes varones con enojo rasgo alto, uno refirió sentirse enojado por revivir el suceso (participante número 4) mientras que en el otro grupo de varones, ninguno refirió haberse enojado durante el curso de la entrevista.

De las participantes femeninas con enojo rasgo alto, la número 5 mencionó que al recordar el suceso, se molesto un poco. Mientras que en el grupo con enojo rasgo bajo, no se reportó haber sentido enojo por ninguna participante.

Análisis cuantitativo

También se comparó cuantitativamente a los automovilistas. Como la muestra es pequeña (n=16), se decidió usar la prueba U de Mann Whitney la cual es no paramétrica y es útil para comparar grupos independientes. Además, se empleó a la mediana como estadístico descriptivo de los grupos.

La figura 1 muestra los grupos de enojo rasgo alto y bajo, encontrando que el grupo alto estaba más enojado cuando respondió el cuestionario en comparación con el grupo de enojo rasgo bajo el cual reportó sentirse menos enojado en ese momento. Aunque el grupo con enojo alto, presentó mayor enojo estado (Mediana= 11.5) que el grupo de bajo enojo (Mediana= 10.0), la diferencia no fue estadísticamente significativa, U de Mann = -.95, $p>.05$.

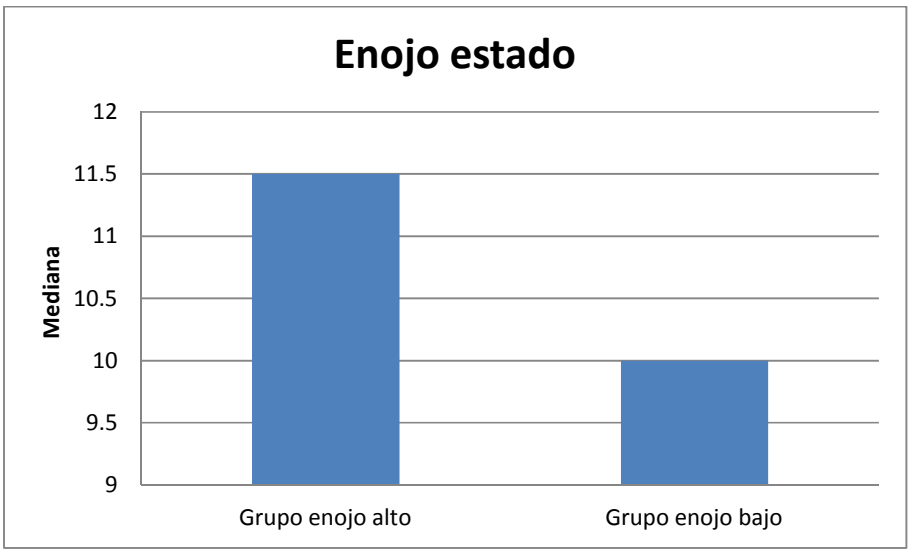

Figura 1

La figura 2 compara el enojo rasgo, encontrando que el grupo con enojo rasgo alto tiene mayor tendencia a enojarse en cualquier situación y en cualquier momento (Mediana= 26.0) que el grupo con enojo rasgo bajo (Mediana=12). La diferencia fue estadísticamente significativa, U de Mann = -3.38, p<.001.

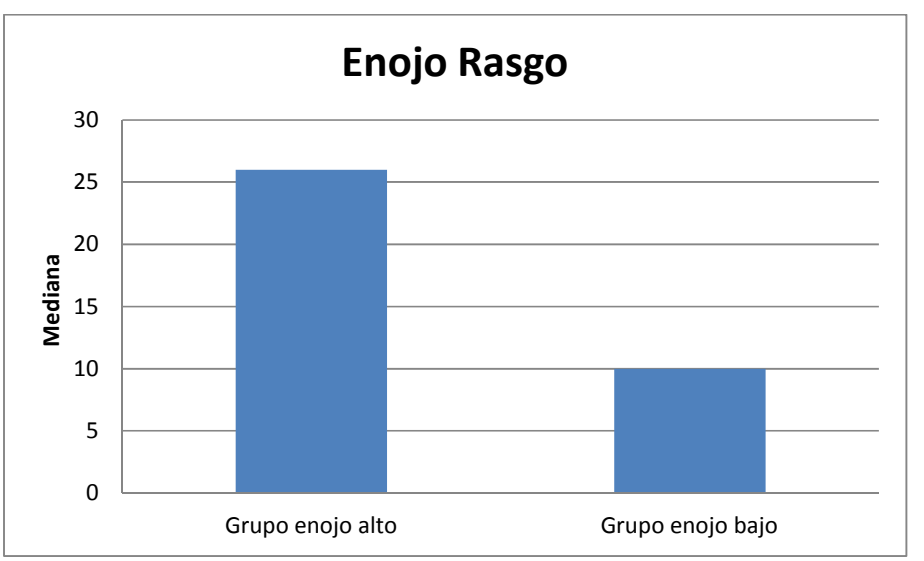

Figura 2

La figura 3 compara qué tanto se contiene el enojo, es decir, guardar menos rencor, mantenerlo menos tiempo. Encontrando que el grupo con enojo rasgo bajo contiene menos enojo (Mediana=10.5), es decir, es menos rencoroso o le dura menos tiempo la molestia, que el grupo con enojo rasgo alto (Mediana=12). La diferencia no fue estadísticamente significativa, U de Mann= -1.48, p>.05.

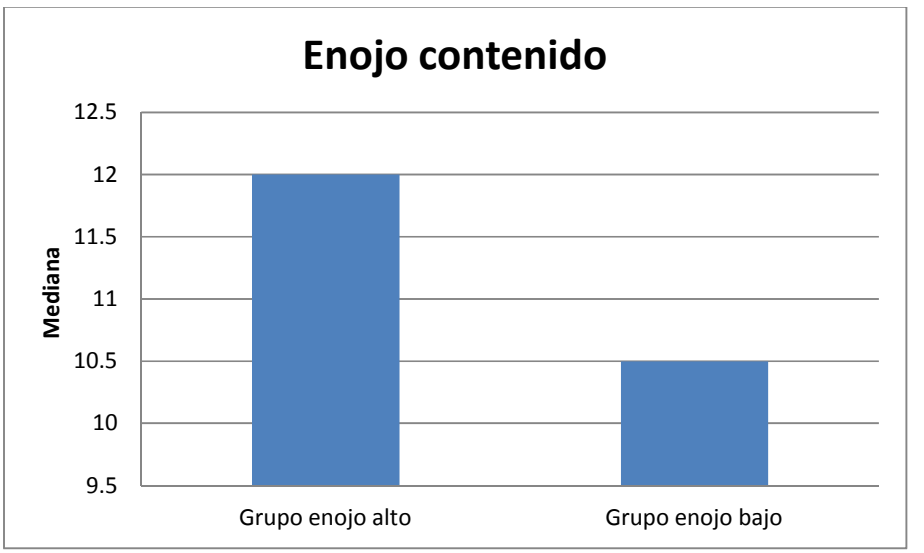

Figura 3

La figura 4 compara la expresión del enojo, se puede observar una tendencia mayor en el grupo de enojo rasgo alto hacia expresar el enojo con los demás (Mediana=13.5) que el grupo de enojo rasgo bajo (Mediana=9.5). La diferencia fue estadísticamente significativa, U de Mann= -2.79, p<.01.

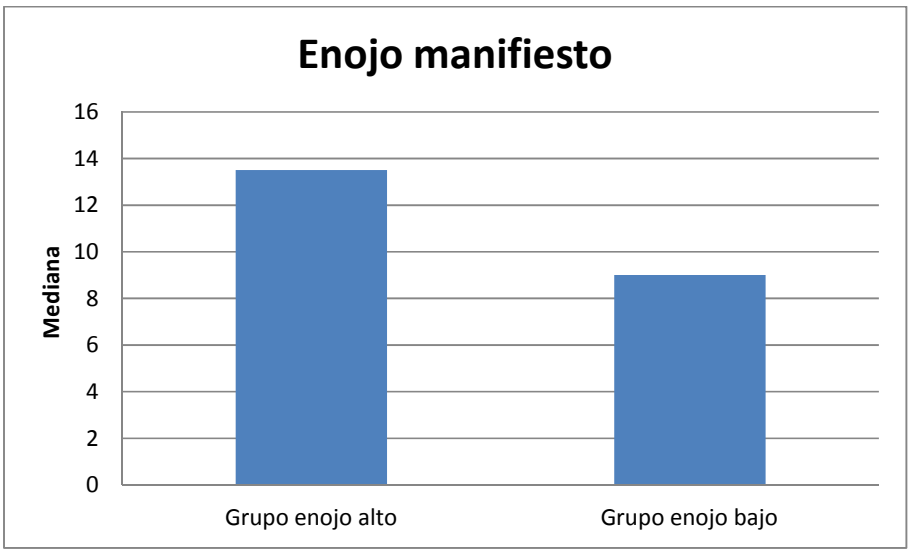

Figura 4

La figura 5 muestra la comparación sobre el control contenido del enojo. Se puede observar que el grupo de enojo rasgo bajo busca controlar el enojo en mayor grado tratando de disminuir la reacción emocional (ejemplo tratar de respirar profundo), Mediana=17.5. Lo contrario sucede con el grupo de enojo rasgo alto, quien realiza menos esfuerzos por controlar el enojo, Mediana=9.5. La diferencia no fue estadísticamente significativa, U de Mann= -1.95, p>.05.

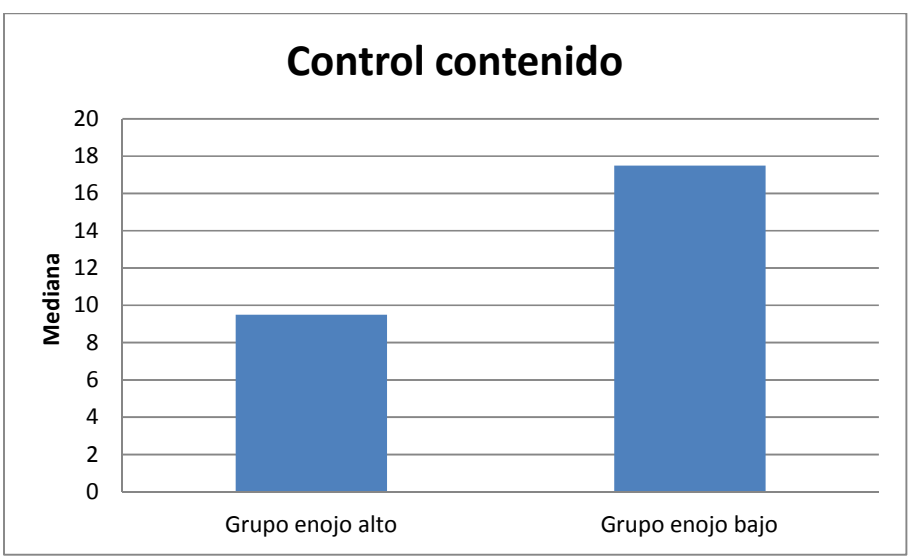

Figura 5

La figura 6 señala las diferencias entre grupos en cuanto a controlar la manifestación del enojo (ejemplo no insultar al otro conductor). Se observó que el grupo de enojo rasgo alto tiene menor control al momento de mostrar el enojo hacia las personas o conductores (Mediana=12.5) en comparación con el grupo de enojo rasgo bajo, quienes buscan controlar más el enojo (Mediana=19). La diferencia entre ambos grupos fue significativa, U de Mann= -2.31, p<.05.

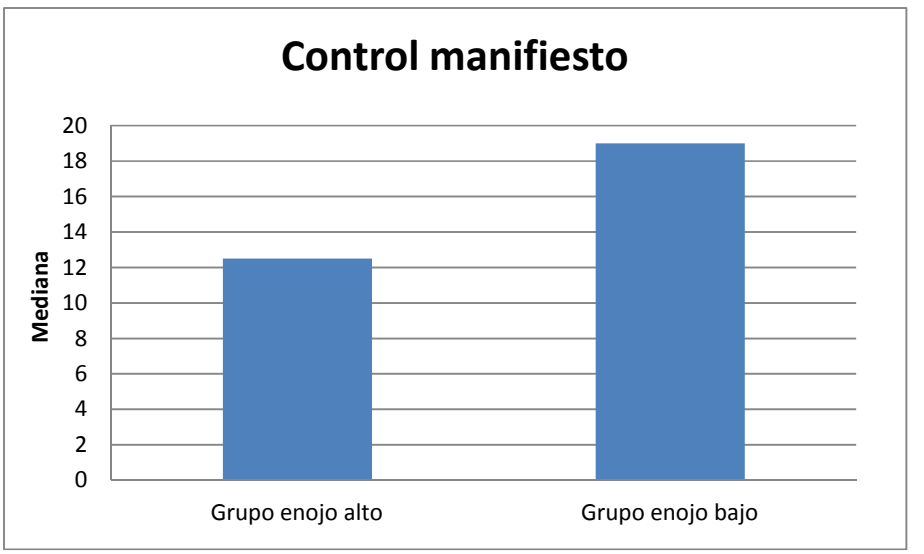

Figura 6

Conclusiones

Se pudo observar con los resultados obtenidos, que existe una tendencia franca y evidente sobre cómo las personas con enojo rasgo alto, son quienes expresan más el enojo, contienen el enojo por más tiempo, es decir, son personas que presentan problemas de enojo desadaptativo, por lo que la forma en la que responden a dicha emoción, puede repercutir de forma más negativa que las personas con enojo rasgo bajo. Así mismo, podemos observar que las personas con enojo rasgo alto, son las que más enojadas se sintieron en el momento de la entrevista, de tal forma que presentaron mayor enojo estado alto que el grupo de enojo bajo.

CAPITULO V

DISCUSIÓN

Con esta investigación se pretendió realizar un análisis comparativo sobre la experiencia de conductores con enojo rasgo alto y bajo con respecto a alguna situación específica que les hizo enojar. Se buscó que los participantes narraran su experiencia de enojo al conducir, misma que se analizó y se comparó con la de los demás, con el objeto de buscar e identificar las diferencias y similitudes que presentaron cada uno de los grupos y entre ellos, es decir, entre grupos de hombres con enojo rasgo alto y bajo, y mujeres con enojo rasgo alto y bajo. Se exploró qué cosas les hizo enojar, la intensidad con la que sintieron el enojo, la manera en que lo expresaron, qué pensamientos tuvieron, qué imágenes le pasaron por la mente, que consecuencias tuvieron en sus relaciones interpersonales y con otros conductores, qué consecuencias materiales y económicas presentaron, así como materiales, qué experimentaron físicamente (sequedad en la boca, etc.) y si reconocieron o no tener problemas de enojo al conducir.

Con esta investigación se pudo obtener información clara y más precisa sobre las diferencias que existen entre grupos de enojo rasgo alto y bajo, tanto de hombres como de mujeres, y bajo qué circunstancias se dieron estas diferencias (si lo percibe como propio, o como responsabilidad de otro conductor, ambiente, etc.)

Una diferencia clara que se pudo obtener con este estudio, fue que los participantes con enojo rasgo alto manifiestan pensamientos que tienen una tendencia a personalizar la situación, es decir, a ver el problema o la acción del otro conductor, como intencionada para con ellos. Mientras que los participantes con enojo rasgo bajo presentaron pensamientos orientados a calificar y/o describir la acción, por lo que les permitió en determinado momento reaccionar en función de buscar solucionar el problema.

Otra diferencia significativa que se encontró con este estudio, es que las acciones de los participantes (hombres y mujeres) con enojo rasgo alto, iban dirigidas a agredir física y/o verbalmente al otro conductor, mientras que en los

grupos con enojo rasgo bajo, las acciones fueron dirigidas hacia la sobrevivencia (revisar que se encuentren bien, que no haya pasado algo grave a los conductores) lo que se tradujo en una menor intensidad y respuesta al enojo manifestado al conducir y como consecuencia de un suceso.

Una diferencia más fue la de las consecuencias inmediatas reportadas por el enojo experimentado, en donde los participantes con enojo rasgo alto (hombres y mujeres) mencionaron haber experimentado síntomas físicos, principalmente síntomas gastrointestinales y respuestas de ansiedad como miedo, sensación de angustia. Mientras que en los grupos con enojo rasgo bajo, no reportaron consecuencias inmediatas.

Se pudo observar diferencia en cuanto a si los participantes se consideran automovilistas enojones. El grupo de enojo rasgo alto (hombres y mujeres) reportó que sí se consideraban enojones al conducir, mientras que el grupo de enojo rasgo bajo (hombres y mujeres) comentó no considerarlo así.

Se encontró que el grupo de enojo rasgo alto de mujeres fue quien más reportó consecuencias hacia otras personas por su enojo, como tener altercados con la familia, discusiones con la pareja, entre otros. A diferencia del grupo de enojo rasgo alto de hombres y los grupos de enojo rasgo bajo.

Otro resultado importante obtenido con esta investigación, fue que el grupo de hombres con enojo rasgo bajo, reportaron que a diferencia de los demás grupos (hombres mujeres) presentaron consecuencias materiales por su enojo, aún cuando no fueran quienes suscitaron el problema.

Se pudo identificar como diferencia, que los grupos con enojo rasgo alto tanto en hombres como en mujeres, se perciben como personas con problemas de enojo al conducir, salvo en dos participantes, en contraste con los grupos de enojo rasgo bajo (hombres y mujeres) quienes comentaron no tener problemas de enojo al conducir.

Dentro de las respuestas a una pregunta clave para esta investigación, la cual fue *después del suceso de enojo ¿cambiaste en algo? ¿Cambió tu relación con otras personas?* No se encontraron diferencias entre grupos, aunque cabe mencionar que los participantes (hombres y mujeres) del grupo de enojo rasgo

alto comentaron que no cambió su conducta ni su relación con otras personas posterior al suceso de enojo, salvo en el participante varón número 2 quien comentó:

"*si cambié, porque me di cuenta de las consecuencias futuras"*

Y el participante femenino número 5 quien reportó:

"sí porque ahora pienso más las cosas y soy menos impulsiva"

Podemos observar con los resultados obtenidos, que en cuanto a la expresión y sensación del enojo, concuerda con la teoría de Novaco (1978) al referirse a que son los eventos externos (procesos internos y reacciones conductuales) y aversivos, los que generan el enojo en el sujeto.

Dentro del estudio de la expresión del enojo, se puede observar que los resultados concuerdan con Tafrate y colaboradores (2002) en cuanto a que las personas con enojo rasgo alto presentan reacciones de enojo más frecuente, intenso y duradero que las personas con enojo rasgo bajo. De igual forma, los resultados obtenidos concuerdan con la teoría de Stemmler (2004) en cuanto a que los sujetos con enojo rasgo alto presentan una tendencia a interpretar la mayoría de situaciones como provocadoras de enojo. Por tal motivo responden de manera más intensa, emocionalmente hablando, con respecto a los sujetos con enojo rasgo bajo.

Los resultados obtenidos también tienen concordancia con la APA (2005) en cuanto al estudio de los pensamientos y conductas verbales y no verbales, del cual menciona que los comportamientos verbales incluyen groserías, y buscar agredir al otro conductor. Dentro del comportamiento no verbal incluye que los sujetos con enojo son más aventurados e irresponsables al conducir, manejan a alta velocidad, no respetan las señales de tráfico.

Se pudo observar y conocer de forma más clara y estructurada la experiencia de los automovilistas con enojo rasgo alto y bajo frente a un suceso de enojo al volante, lo cual permite entender y tomar como línea base, datos más precisos sobre las cosas que hacen que un automovilista se enoje al conducir, que sensaciones experimentó, tanto físicas como emocionales, cómo experimentó

su enojo, cómo manejó la situación con el enojo, que pensamientos tuvo durante su enojo, cómo su enojo afectó en sus relaciones interpersonales.

El hecho de que las personas de alto enojo rasgo tengan poco control de su enojo, coincide con lo otras investigaciones (Stemmler, 2004) las cuales informan que las personas con enojo rasgo alto, tienden a interpretar la mayoría de las situaciones como provocadoras de enojo, por lo tanto, responden de manera más intensa en cuanto a las emociones, con respecto a las personas con enojo rasgo bajo.

Así mismo, esta investigación concuerda con otros autores Spielberger (1991), en cuanto a que las personas con enojo rasgo alto expresan de manera menos favorable y sana, en las tres direcciones que menciona el autor: enojo hacia fuera, enojo hacia adentro y control del enojo.

Con base en los resultados obtenidos en el presente estudio se llegó a las siguientes conclusiones:

Este estudio permitió encontrar diferencias entre grupos de enojo rasgo alto y bajo, entre grupos de mujeres y hombres con enojo rasgo alto y bajo.

Así mismo se pudo encontrar similitudes entre los grupos de enojo rasgo alto y bajo en cuanto a las manifestaciones físicas que sienten al momento de enojarse, así como en la vivencia de los peores sucesos de enojo al conducir.

Los resultados cualitativos de esta investigación señalan en síntesis lo siguiente. En comparación con los automovilistas de bajo enojo rasgo, los de alto enojo rasgo: sintieron enojo con mayor intensidad, fueron más agresivos, tuvieron deseos y disposición de golpear al otro conductor, presentaron pensamientos de mayor hostilidad hacia el otro, malestares físicos (tensión en el cuerpo) y les dura mayor tiempo el enojo. Las personas de bajo enojo rasgo intentaron buscar soluciones a la situación sin tomarlo como personal, tuvieron mayor control del enojo e intentaron poner mayor atención a su forma de manejar para evitar accidentes.

El análisis cualitativo fue importante para detectar diferencias entre ambos tipos de conductores. Estos resultados son congruentes con lo que se encontró al

comparar a los dos grupos cuantitativamente, lo cual aporta solidez a los hallazgos. En términos cuantitativos, se encontró con la escala de enojo (ML-STAXI) que comparados con las personas de bajo enojo rasgo, las de alto enojo rasgo: estuvieron más enojados en el momento de la entrevista, presentan mayor expresión del enojo (discutir o guardar rencores) y tienen menor control (les es difícil guardar la paciencia y controlar su conducta).

De este modo podemos decir que tanto los resultados cualitativos como cuantitativos obtenidos con esta investigación, nos permiten aproximarnos de manera más clara, con variables más definidas, sobre el tema del enojo rasgo y el enojo estado, que nos permitan posteriormente realizar investigaciones con un mayor control acerca de este tema que en la actualidad, representa un problema importante tanto a nivel clínico, como a nivel social.

Recomendaciones.

Con base en los resultados del estudio, a continuación se presentan algunas recomendaciones:

1. Realizar más investigaciones sobre el tema, en las que se incluya una muestra más amplia en número de participantes.

2. Realizar investigaciones cuantitativas de forma paralela, para que la información obtenida pueda ser definida en variables más medibles y descriptivas en términos de confiabilidad.

3. Implementar programas de apoyo psicológico a la población en riesgo, de forma que se imparta psicoeducación del problema, así como la necesidad de modificar las conductas de enojo desadaptativo.

REFERENCIAS:

Acosta, J. Montero, M. y López, L. (2001). Relación entre conducta pro-ambiental y algunos componentes psicológicos en estudiantes mexicanos, Medio Ambiente y Comportamiento Humano, 1, 45-58.

American Psychological Association (2005). *Characteristics of angry drivers.* [Web en línea]. Disponible desde: http://www.apa.org/monitor/jun05/anger.html. Consultado el 28 de Marzo del 2009.

Ashton, M. C., Lee, K., Perugini, M., Szarota, P., de Vries, R. E., Di Blas, L., et al. (2004). A six factor structure of personality-descriptive adjectives: Solutions from psycolexical studies in seven languages. *Journal of Personality and Social Psychology, 86,* 356-366.

Averill, J. R. (1983) *Studies on anger and aggression. Implications for theories of emotion. American Psychologist*, 38, 1145-1160.

Barbour, C., Eckhardt, C., Davison, J. & Kassinove, H. (1998). The experience and expression of anger in maritally violent and discordant, nonviolent men. Behavior Therapy, 29, 173 - 191.

Baron, R. M., & Kenny, D. A. (1986). The moderator/mediator variable distinction in social psychological research: Conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of Personality and Social Psychology, 51,* 1173-1182.

Barrett, L. F., Niedenthal, P. M., & Winkielman, P. (Eds.). (2005). *Emotion and consciousness.* New York: Guilford Press.

Barrett, L. F. (2006). Solving the emotion paradox: Categorization and the experience of emotion. *Personality and Social Psychology Review, 10,* 20–46.

Beck, A. T. (1976). Cognitive therapy and the emotional disorders. New York, International Universities press.

Berkowitz, L. (1996). *Agresión: causas, consecuencias y control*. España. Descleé de Brouwer.

Berne, E. (1964). *Games people play: The Basic Handbook of Transactional Analysis*. New York: Ballantine Books.

Breuer, Joseph., & Freud, Sigmund. (1893-1895). *The Studies on Hysteria*. Volume II. Standard Edition. London: The Hogarth Press.

Britt, T., Garrity, M. (2006). Attributions and Personality as Predictors of the Road Rage Response. *British Journal of Social Psychology (2006) 45, 127- 147.*

Bruno, F. J. *Diccionario de términos psicológicos fundamentales*. (1997). Barcelona. Paidós Studio.

Buss, A. H., & Perry, M. (1992). The Aggression Questionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology, 63*, 452–459.

Butler, E. A., Egloff, B., Wilhelm, F. H., Smith, N. C., Erickson, E. A., & Gross, J. J. (2003). The social consequences of expressive suppression *Emotion, 3*, 48-67.

Calhoun, C. & Solomon, R. (1996). Qué es una emoción. Edit. Fondo de cultura Económica. México

Campos, J. J., Campos, R. G., & Barrett, K. C. (1989). Emergent themes in the study of emotional development and emotion regulation. *Development Psychology, 25*, 394-402.

Cassidy, F., Forest, K., Murry, E., & Carroll, B. J. (1998). A factor Analysis of the signs and symptoms of mania. *Archives of General Psychiatry, 55*, 27- 32.

Centro Nacional de Prevención de Accidentes (2008). *Rostros.* México. Ubicado En Internet: http://www.cenapra.salud.gob.mx/descargas/ROSTROS/Interiores.pdf

CIE 10, *Trastornos mentales y del comportamiento. Descripciones clínicas y pautas para el diagnóstico*. (1992) Organización Mundial de la Salud. Madrid. Mediator.

Cortés, M. L. (2007, Agosto 17). Manejando el enojo: ¿Es el enojo una emoción destructiva? Revisada Marzo 30, 2010, del sitio web: http://www.articuloz.com/psicologia-articulos/manejando-el-enojo-es-el-enojo-una-emocion-destructiva-199908.html

Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1985). Hypochondriasis, neuroticism, and aging: When are somatic complaints unfounded? *American Psychologist, 40*, 19-28.

Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1987). Neuroticism, somatic complaints, and disease: Is the bark worse than the bite? *Journal of Personality, 55*, 299-316.

Cox, D.E. & Harrison, D.W. (2008). Models of anger: contribution from psychophysiology, neurophysiology and the cognitive behavioral perspective. *Brain Structural Functioning* 212:371-385.

Czerlowski, M. (2008). Bases epistemológicas para entender la relación mente-cuerpo. *Holoramática. 8(5),* 15-27.

Deffenbacher, J. L., Huff, M. E., Lynch, R. S., Oetting, E. R. & Salvatore, N. F. (2000). Characteristics and treatment of high- anger drivers. Journal of Counseling Psychology, 47, 5 – 17.

Deffenbacher, J. L., Filetti, L., Richards, T., Lynch, R. & Oetting, E. (2003).

Characteristics of Two Groups of Angry Drivers. Journal of Counseling Psychology, 50, 123 - 132.

Deffenbacher, J. L., Petrilli, R., Lynch, R. S., Oetting, E. R. & Swain, R. (2003). The driver's Angry Thoughts Questionnaire: A Measure or Angry Cognitions When Driving. Cognitive Therapy and Research, 27, 383 – 402.

DiGiuseppe, R. & Tafrate, R.C. (2003). Anger treatment for adults: A Meta-Analytic Review. *American Psychological Association* 10(1):70-84.

DSM-III-R, *Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders.* (1987). APA. Washington D.C., American Psychiatric Press.

DSM-IV, *Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders.* (1994). APA. Washington D.C., American Psychiatric Press.

DSM-IV, *Manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales.* (1997) APA. Barcelona. Masson.

Ekman, P. & Oster,H. (1979). Facial Expressions of Emotion. *Annual Review of Psychology. 30: 527-554.*

El informador. (2009). *Alma Muriel sufre incidente automovilístic*o. México.

Ubicado en Internet:

http://www.informador.com.mx/entretenimiento/2009/112937/6/alma-muriel-sufre-incidente-automovilistico.htm

Fava, M., Anderson, K., Rosenbaum, J.F. (1990). Anger attacks: possible variants of panic and major depressive disorder. *Am J Psychiatry* 147:867–870.

Fernandez, E., & Turk, D. C. (1995). The scope and significance of anger in the experience of chronic pain. Pain, 61, 165–175.

Fischer, A.H., Rodriguez Mosquera, P.M. , van Vianen, A.E.M., Manstead, A.S.R. (2004). Gender and Culture Differences in Emotion. *American Physiological Association* 4(1):87-94.

Florenzano, R., Fullerton, C., Acuña, J., Escalona, R. (2002). Somatización: aspectos teóricos, epidemiológicos y clínicos. *Revista chilena de neuro-psiquiatría. 40*, 47-55.

Freud, Sigmund. (1924). *The dissolution of the Oedipus Complex.* In J. Strache (Ed. & Trans.), The Standard Edition of the Complete Works of Sigmund Freud Volume XIX, p.173-179. London: The Hogarth Press.

Freud, Sigmund. (1926). *The Question of Lay Analysis: Conversations with an Impartial Person*. In J. Strachey (Ed. & Trans.), The Standard Edition of the Complete Works of Sigmund Freud, V.

Frijda, N. H. (1986). Passions: Emotion and socially consequential behavior. In: Kavanaugh RD, Zimmerberg B, Fein S (eds). Emotion: interdisciplinary perspectives. Lawrence Erlbaum Associates, Inc., Hillsdale.

Frijda, N. H. (2007). *The laws of emotion.* Mahwah, NJ: Erlbaum.

Giegling, I., Olgiati, P., Hartmann, A.M., Calati, R., Moller, H-J., Rujescu, D., Serretti, A. (2009). Personality and Attempted Suicide. Analysis of Anger Aggression and Impulsivity. *Journal of Psychiatric Research* 43(16):1262-71.

Gómez, L. (1992). *La logoterapia de Viktor Frankl.* En: Opazo R (Ed.) Integración en Psicoterápia. Santiago de Chile: Ediciones CECIDEP.

Gross, J. J. & John, O. P. (2003). Individual differences in two emotion Regulation processes: Implications for affect, relationships, and well-being. *Journal of Personality and Social Psychology, 85*, 348-362.

Gulian E, Debney LM, Glendon AI, Davies DR, Matthews G. (1989). *Coping with driver stress*. In: McGuigan F, Sime WE, Wallace JM, editors.

Gulian, E., Matthews, G., Glendon, A. I., Davies, D. R., y Debney, L. M. (1989).

Dimensions of driver stress. Ergonomics, 32, 585-602.

Harmon-Jones, E., Vaughn-Scott, K., Mohr, S., Sigelman, J., & Harmon-Jones, C. (2004). The effect of manipulated sympathy and anger on left and right frontal cortical activity. *Emotion, 4*, 95-101.

Hatch, J.P., Schoenfeld, L.S., Boutros, N.N., Seleshi, E., Moore, P.J. & Cyr-Provost,M. (1991). Anger and Hostility in tension type headache. *Headache*, 31, 302-304.

Izard, C. E. (1991). *The psychology of emotions*. New York: Plenum Press.

Izard, C. E. & Ackerman, B.P. (2000). Motivational, organizational, and Regulatory functions of discrete emotions. In M. Lewis & J. M. Haviland-Jones (Eds.). *Handbook of emotions* (2nd ed. pp. 253-264). New York: Guilford Press.

James, W. (1985). ¿Qué es una emoción? *Estudios de Psicología. 21,* 57-73.

John, O. P. & Gross, J. J. (2004). Healthy and unhealthy emotion regulation: Personality processes, individual differences, and life span Development *Journal of Personality, 72*, 1301-1333.

Johnson, S. L. (2005). Mania and dysregulation in goal pursuit: A review. *Clinical Psychology Review, 25*, 241-262.

Kassinove, H. & Sukhodolsky. (1995*)* Anger disorders: Basic science and practice issues. En H. Kassinove (Ed.) *Anger disorders: Definition, diagnosis, and treatment* (pp. 1-26) Washington. DC: Taylor & Francis.

Kitayama, S., Markus, H. R., & Kurokawa, M. (2000). Culture, emotion, and well-being: Good feelings in Japan and the United States. *Cognition & Emotion, 14*, 93-124.

Kort, F. (1995). Interacción mente-cuerpo. *Revista Latinoamericana de Psicología* 27(3):497-501.

Kövecses, Z. (2000). The concept of anger: Universal or Culture Specific? *Psychopathology* 33:159-170.

Krantz, D. S., & Glass, D. C. (1984). Personality, behavior patterns, and physical illness: Conceptual and methodological issues. In W. D. Gentry (Ed.), *Handbook of behavioral medicine* (pp. 38-86). New York: Guilford.

Lazarus, R. S. (1991) Emotion and Adaptation. New York: Oxford University Press.

Lega, L. I., Caballo, V. E. & Ellis, A. (1997). Teoría y Práctica de la Terapia Racional emotivo-conductual. Siglo Veintiuno de España.

Malone, R. P., Dilaney, M. A., Luebbert, J. F., Cater, J. & Campbell, M. (2000). A double blind placebo controlled study of lithium in hospitalized aggressive children and adolescents With conduct disorder. *Archives of General Psychiatry, 57*, 649-654.

Martin, R., Wan, C. K., David, J. P., Wegner, E. L., Olson, B. D., & Watson, D. (1999). Style of anger expression: Relation to expressivity, personality, and health. Personality and Social Psychology Bulletin, 25, 1196–1207.

McClelland, A.B., Jones, K.V., Douglas-Gregg, M.E. (2009). Psychological and cumulative cardiovascular effects of repeated angry rumination and visuospatial suppression. *International Journal of Psychophysiology* 74(2): 166-73.

Mesquita, B., & Frijda, N. H. (1992). Cultural variations in emotions: A review. *Psychological Bulletin, 112*, 179-204.

Miers, A.C., Rieffe, C., Meerum Terwogt, M., Cowan, R., Linden, W. (2007).The Relation Between Anger Coping Strategies, Anger Mood and Somatic Complaints in Children and Adolescents. *J Abnorm Child Psychology* . 35:653-664.

Miguel-Tobal, J.J., Cano-Vindel, A., Casado,M.I. & Spielberger, C.D. (2001). *Inventario de Expresión de Ira Estado Rasgo –STAXI- 2: Spanish adaptation.* Madrid: TEA

Moscoso, M. S. (2000). Estructura factorial del Inventario Multicultural

Latinoamericano de la Expresion de la Cólera y la Hostilidad [Factorial structure of the Multicultural Latin American Anger Expression Inventory]. *Revista Latinoamericana de Psicología*, *32*, 321-343.

Moscoso, M. S. & Spielberger, C. D. (1999). Evaluación de la experiencia, expresión y control de la cólera en Latinoamérica [Evaluation of the experience, expression, and control of anger in Latin America]. Psicología Contemporánea, 6, 4-13.

Narita, K., Murata, T., Takahashi, T., Hamada, T., Kosaka, H., Yoshida, H., Wada,Y. (2007).The association between anger- related personality trait and cardiac autonomic response abnormalities in elderly subjects. *Eur Arch Pychiatry Clin Neurosci*. 257:325- 329.

Nayaritpuntocom, (2009). *¡Imprudentes conductores!.* México: Nayaritpuntocom. Ubicado en Internet en: http://www.nayaritpuntocom.com/policiaca/15323.html.

Navarro, R. (2007). *Psicoenergética: Método de psicoterapia corporal para integrar las emociones y el cuerpo.* México, D.F.: Editorial Pax.

Novaco, R. (1978). Appendix: Therapeutic interventions for anger problems. En J. P. Foreyt & D. P. Rathjen (Eds.), *Cognitive behavior therapy: Research and application* (pp. 135-160). New York, EE. UU.: Plenum Press.

Ortony, A., Clore, G. I., & Collins, A. (1988). *The cognitive structure of emotions*.New York: Cambridge University Press.

Oviedo, I. (2009). *Impacta vehículo contra autos estacionados.* México: Milenio. Ubicado en Internet: http://www.milenio.com/node/280180.

Owens, S. G., Fuller, R. J., & Kassinove, H. (2002) Effects of trait anger and anger expression style on competitive attack responses in a wartime prisoners dilemma game. *Aggressive Behavior, 28*, 117-125.

Pérez, D. (2009). *Balean por "cerrón" a un automovilista".* México: Reforma.

Plutchik, R. (1987). Las emociones. Editorial Diana. México.

Roseman, I. J. (1991). Appraisal determinants of discrete emotions. *Cognition and Emotion, 5*, 161-200.

Rush, M. (1995). *Descifra los mensajes del cuerpo.* Madrid, España: Editorial EDAF.

Russell, J. A., & Mehrabian, A. (1974). Distinguishing anger and anxiety in terms of emotional response factors. *Journal of Consulting and Clinical Psychology, 42*, 79-83.

Russell, J. A. (2003). Core affect and the psychological construction of emotion.

Psychological Review, 110, 145-172.

Sharkin, B (2004). Road Rage: Risk Factors, Assessment, and Intervention Strategies. *Journal of Counseling and Development, 82,* 191 – 198.

Smith, P. N., & Mumma, G. H. (2008). A multi-wave web based evaluation of cognitive content specificity for depression, anxiety, and anger. *Cognitive Therapy and Research, 32*, 50-65.

Solms, M. (2002). *The Brain and the Inner World: An Introduction to the Neuroscience of Subjective Experience.* New York: Other Press.

Spielberger, C. D., Johnson, E. H., Russell, S. F., Crane, R. J., Jacobs, G. A., and de Worn, T. I. (1985). The experience and expression of anger: construction and validation of an anger expression scale. In Chesney, M. A., and Rosenman, R. H. (Eds.), *Anger and Hostility in Cardiovascular and Behavioral Disorders.* Hemisphere/McGraw-Hill, New York.

Spielberger, C.D. (1991). *Manual for the State-Trait Anger Expression Inventory (STAXI) (Revisite Research Edition)*.Odessa, FL: Psychological Asse.

Spielberger, C.D., (1999). *State-Trait AngerExpression Inventory-2*. Odessa, FL

Psychological Assessment Resources. Stemmler, G. (2004). Physiological processes during emotion. In Philippot, P., and Feldman R. S. (Eds.), *The Regulation of Emotion*. Lawrence Erlbaum Ass., Mahwah, NJ, pp. 33–70

Spielberger, C. D. (1988). *Manual for the State-Trait Anger Expression Inventory (STAXI)*. Odessa, FL: Psychological Assessment Resources.

Strathman, A., Gleicher, F., Boninger, D. & Edwards, S. (1994). The Consideration of Future Consequences: Weighing Immediate and Distant Outcomes of Behavior. *Journal of Personality and Social Psychology, 66,* 742 – 752.

Suh, E., Diener, E., Oishi, S., & Triandis, H. C. (1998). The shifting basis of life satisfaction judgements across cultures: Emotions versus norms. *Journal of personality and Social Psychology, 74*, 482-493.

Suinn, R., (2001). The terrible Twos – Anger and Anxiety: Hazardous to Your Health. *American Psychologist Association. 1,* 27-36.

Tafrate, R. C., Kassinove, H., Dundin, L. (2002) Anger episodes in high- and low- trait-anger community adults. *Journal of Clinical Psychology,* 58, 1573-1590.

Tangney, J., Hill, D., Wagner, P., Marschal, D., Borenstein, J., Sanftner, J., &

Mohr, T., (1996). Assessing Individual Differences in Constructive Versus Destructive Responses to Anger Across the Lifespan. *Journal of Personality and Social Psychology. . 4,* 780-796.

Tavris, C. (1984). On the wisdom of counting to ten: Personal and social Dangers of anger expression. *Rev. Pers. Soc. Psychol.* 5: 170-191.

Vaknin, S. (2001). Rage and *anger – The Iron Mask: The common sources of personality disorders.* Czech Republic: Narcissus Publications.

Vila, C. J. (1996). Una introducción a la psicofisiología clínica. Ediciones Pirámide, España.

Watson, D., Clark, L. A. (1984). Negative affectivity: The disposition to experience aversive emotional states. *Psychological Bulletin, 96*, 465-490.

Wierzbicka, A. (1999). *Emotions Across Languages and Cultures: Diversity and universals*. Cambridge: Cambridge University Press.

Wolfberg, E. (1996). Psiconeuroinmunología y campo psicosomático. *VERTEX, 26, vol. VII.*

ANEXO.

Tabla 1. Respuestas a la pregunta *¿Alguien le enseñó reglas de cortesía para manejar?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: si, mi papá me enseñó. P2: sí, mis papás. P3: no, yo aprendí viviendo la experiencia de conducir. P4: mi papá me enseñó aunque él no lo hacía.	P9: si. P10: sí, otros conductores. P11: sí. P12: sí.
Mujeres.	P5: si, en la escuela de manejo. P6: no, yo fui aprendiendo sola. P7: sí, mi mamá. P8: sí, mis papás aunque yo también aprendí solita.	P13: no. P14: sí. P15: sí. P16: sí, mi padre.

Nota.- La letra “P” y el Número se refieren a cada uno de los participantes.

TABLA 2. Respuestas a *¿Usted se considera un automovilista enojón?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: actualmente no, pero fui. P2: no, más bien soy desesperado. P3: sí, porque me altero muy fácilmente. P4: sí, extremadamente porque no tolero que ocurra algo que no me parezca.	P9: no, porque soy muy tranquilo. P10: no, porque manejo de forma muy tranquila. P11: no, porque me encanta manejar y me relaja hacerlo. P12: no, porque soy muy tranquilo.
Mujeres.	P5: sí y mucho, aviento el coche, miento madres, agredo físicamente. P6: sí, porque agredo y me molesto cuando me echan el coche. P7: sí, porque me acelero cuando manejo y grito. P8: sí, porque me considero brabucona, grito desde mi coche.	P13: no, porque no me enojo, ni me dura el enojo. P14: no, porque el enojo que siento lo puedo controlar y no me afecta. P15: no, pero sí me desespero. P16: no, si alguien la riega, pienso que es novato.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 3. Respuestas a *¿qué ha sido lo peor que te ha sucedido por enojarte al conducir?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: una vez me enojé con mi papá y me salí en el coche y ahí desquité mi enojo. Por lo que casi me volteo y buscaba quien me la pagara. P2: en una ocasión un taxista se me metió ocasionando que casi chocara, por lo que me enojé demasiado y me baje a querer golpearlo con un bate de béisbol. P3: me molesta que los conductores no respeten las leyes de vialidad como los acotamientos anchos de las supercarreteras, entonces me enojo y les toco el claxon o les grito. P4: en una ocasión saliendo del antro un conductor al que le habían roto un vidrio y me echo la culpa a mí, así que me enojé demasiado y lo intenté golpear con una llave de cruz, el conductor se escapó y yo lo perseguí para golpearlo, llegó la policía y tuve que dar una mordida para salir del problema.	P9: en una ocasión iba delante de mí una conductora manejando rápido y luego lento, eso provocó que me desesperara y me enojara por su falta de decisión para conducir. P10: En una ocasión un conductor que traía un auto deportivo, me retaba a echar carreritas, y como no le hacía caso se me cerraba y así, hasta que logró que me enojara y le siguiera el juego. P11: en una ocasión iba manejando con mi esposa, y la carretera estaba mojada y con lodo, entonces me derrapé y casi choco con el coche que venía delante de mí, eso me enojo. P12: venía con mi hermano en una camioneta en una calle de doble sentido, venía otro coche en el sentido contrario. Había unos baches por lo que se me hizo fácil pasarme al otro carril para evitarlos, y el chofer del coche me empezó a gritar y a ofender, por lo que me enoje después de que el conductor me quería

		bajar de mi coche. Afortunadamente llegó mi chofer y las cosas no pasaron de ahí.
Mujeres.	P5: un día iba enojada en el tráfico y un coche se me metió a la fuerza, lo que me hizo enojar y lo rebase por la derecha lo que ocasionó que chocara con un camión. P6: en una ocasión un tráiler no me dejaba rebasarlo así que cuando pude hacerlo me le cerré, para luego frenarme bruscamente hasta hacerlo detenerse completamente. P7: en una ocasión iba enojada por discutir con mi hermano y porque estaba desvelada y no me fije bien en el camino y me estampe contra una camioneta. P8: no recuerdo una situación exacta, pero sé que soy brabucona cuando eso pasa, desde mi coche miento madres y grito pero nada más.	P13: una ocasión iba manejando despacio y de pronto un coche me pegó por atrás, me baje asustada a ver qué había pasado y el señor del otro coche empezó a gritar y a culparme, eso provocó que me enojara. P14: una ocasión tenía que dar una vuelta en una glorieta pero venía del otro lado, así que me tuve que cruzar y un señor me pegó por atrás y empezó a decirme de cosas, y no quiso arreglarse con el seguro así que tuvimos que esperar a tránsito, eso me molesto. P15: una ocasión iba retrasada a una boda, entonces iba manejando desesperada apurando a los demás y así, y una señora me alcanzó para gritarme de cosas y eso me molesto. P16: en una ocasión un señor en estado de ebriedad, me chocó y estaba muy agresivo conmigo, me culpaba del accidente y llamó a varias personas. Entonces un taxista me ayudo llamando a tránsito y al final tuvimos que ir a la delegación.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

Tabla 4. Respuestas a *¿qué otras emociones sentiste?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: adrenalina, como si nada me pudiera pasar. P2: Solamente enojo. P3: me espanté. P4: frustración por no poder golpear al conductor.	P9: frustrado por no haber podido rebasarla. P10: también sentí miedo, porque iba demasiado rápido al conducir. P11: no, nada más enojo. P12: impotencia de no poder hacer nada.
Mujeres.	P5: sentí mucho miedo porque pude haber matado a alguien, y frustración porque ya llevaba otros choques en ese año. P6: sentí mucha adrenalina por la satisfacción de haber detenido a un tráiler y que lo llevaba un varón. P7: me asusté y me preocupé porque pensé que me iban a regañar mis padres. P8: me siento nerviosa cuando manejo por el estrés y la agresión de los conductores.	P13: no, solo enojo. P14: si, susto y frustración. P15: sí, desesperación. P16: sí, me sentí desamparada.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

Tabla 5. Respuestas a *¿Qué pensaste en ese momento?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: No me acuerdo bien, solo pensaba en la discusión que había tenido en la casa, y en qué iba a hacer y cómo le iba hacer, en no regresar hasta que se me vino a la mente mi amigo y ya se me quitaron esos pensamientos. P2: Pensaba “es un pendejo” “te quiere chingar” mis pensamientos giraban en torno a personalizar el asunto. Cómo si me lo hiciera a propósito. P3: Que el que iba manejando era un idiota que no sabe manejar en ese tipo de carreteras. P4: Cuando lo iba persiguiendo pensaba “que lo quería moler a golpes por acusarme de algo que yo no hice”	P9: pensaba cómo a ciertas conductoras les permiten manejar. P10: que en cuanto pudiera me saldría de la carretera por un carril alterno. P11: pensé que me había equivocado y quería pedirle disculpas al otro conductor. P12: pensaba en que mis padres me iban a regañar, y en el pleito que pudiera ocasionar con el otro.
Mujeres.	P5: Si, quería quitar al estúpido que tenía yo enfrente, si tuviera una grúa, lo hubiera hecho a un lado, si tuviera una camioneta hummer, hubiera pasado por encima de él. Ese era mi grado de enojo y de impotencia porque además no podía quitarlo. P6: Al principio puras groserías “estúpido” “por qué no me dejabas pasar” pero cuando el señor me empezó a hablar y a decirme que era muy riesgoso lo que había hecho porque podía no haberse frenado el tráiler, si me preocupó mucho y me generó miedo el saber que pudo haberme arrollado el	P13: Lo quería ahorcar, y estaba pensando en hablarle a mi papá porque dije “tú me gritas porque soy más chica, pues te traigo a mi papá y a ver si le gritas” o sea sí estaba pensando todo eso, pero me inculcan mucho el que yo resuelva mis propios problemas, entonces dije “bueno si ya se pone algo que no pueda controlar…” P14: “este ya me pegó y ahora…” no se “la verdad el daño ya está hecho, no me sirve de nada enojarme”

	tráiler. P7: No recuerdo, o sea la mayor parte del tiempo cuando me enojo, pienso en la escena, en la noche anterior del antro que no llegué a buena hora a la casa, aparte me encontré a un ex novio esa noche que me hizo un “pancho” espantoso. P8: Que no me podía dejar de los otros conductores que estaban vueltos locos o nunca iba a llegar a mi destino, y siempre que me enojo cuando voy manejando más bien pienso que los otros no saben manejar, que son como tontos, o abusivos. Pienso en el poco respeto que les tienen a los demás.	P15: En pasar a la señora, yo ya no quería verla junto. Pensaba “que prisa tiene” tranquila, “vieja loca y grosera” P16: Pensaba en que el conductor me fuera agredir físicamente, de repente no sabía a quién marcarle, por un momento pensé “ya que se largue aunque no me pague”

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 6. Respuestas a *¿mientras estabas enojado, cómo te sentías físicamente?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: tensión en los brazos y hombros, además de presión. P2: sentí adrenalina. P3: adrenalina. P4: adrenalina.	P9: no sentí nada. P10: me entumí de las piernas y de la espalda. P11: tensión en la espalda y las manos. P12: sentí tensión en el cuerpo y en los brazos principalmente.
Mujeres.	P5: empecé a temblar, a sentir una sensación de hueco en el estómago. P6: me empezaron a temblar las piernas. P7: me sentía estresada. P8: me dan calambres en el estómago, me tiemblan las piernas.	P13: tensión, latidos fuertes del corazón, el cuello tenso. P14: tensión por el choque. P15: sentí calor en el cuerpo, sudor en las manos y enrojecimiento. P16: me sentí desganada.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 7. Respuestas a *¿en el momento que estabas enojado, qué hiciste?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: me fui a casa de un amigo para tranquilizarme. P2: bajarme del coche y amenazar al conductor. P3: nada. P4: tratar de provocarle daño físico al otro conductor aventándole la llave de cruz directo a su persona, pero como no lo logré, decidí perseguirlo para golpearlo.	P9: me esperé hasta que hubo la oportunidad de rebasarla. P10: voltear hacia otros lados y evitar su mirada. P11: apretar los dientes. P12: le puse los seguros a las puertas, no abrí ventanas y traté de guardar la calma.
Mujeres.	P5: traté de rebasar al vehículo por la derecha. P6: me le cerré al tráiler para obligarlo a que bajara la velocidad. P7: me baje para ver los daños que había hecho. P8: normalmente grito.	P13: traté de calmarme y dejar que el otro gritara, es decir, de resolver el problema. P14: lo que hice fue negociar. P15: me fui más despacio para dejar pasar a la señora. P16: escuche y no hice nada, ya que tenía miedo.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 8. Respuestas a *¿cuáles fueron las consecuencias inmediatas de tu enojo?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: el hecho de poder haber matado a alguien. P2: el haber puesto mi vida en peligro al actuar tan impulsivamente. P3: el susto solamente. P4: la euforia que sentí de querer golpearlo.	P9: nada. P10: el engancharme en su juego y dejar de medir las consecuencias. P11: creo que nada. P12: ninguna.
Mujeres.	P5: me empezó a doler el estómago, padezco gastritis. Y dolor de cabeza. P6: estuve nerviosa por un buen rato y con la descarga de adrenalina. P7: Yo choqué por ir enojada y distraída. P8: las molestias físicas y el enojo que siento.	P13: ninguna. P14: ninguna. P15: calmarme. P16: quedarme callada.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 9. Respuestas a *¿cuáles fueron las consecuencias de tu enojo hacia ti?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: dolor de hígado y muy fuerte. P2: que me enojé por algo tan tonto. P3: no hubo consecuencias. P4: que mis hermanos me regañaran y que perdiera dinero por la mordida.	P9: que ahora me enojo con más facilidad que antes. P10: que tomé un riesgo muy elevado. P11: no hubo consecuencias. P12: ninguna.
Mujeres.	P5: el malestar del estómago. P6: el hecho de estar nerviosa por un rato. P7: que me llevara un buen susto. P8: las molestias físicas y el enojo.	P13: la molestia. P14: ninguna. P15: tener sudadas las manos. P16: aprender a defenderme.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 10. Respuestas a *¿Cuáles fueron las consecuencias de tu enojo hacia otras personas?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: no hubo consecuencias. P2: no hubo. P3: tener discusiones con mi esposa. P4: que las personas que me acompañaban pasaran un mal momento.	P9: ninguna. P10: que pudimos haber ocasionado algún accidente. P11: ninguna. P12: que le gritara un par de veces a mi hermano que se callara porque estaba llore y llore.
Mujeres.	P5: discusión con mi esposo, porque no pudimos vender el auto durante un tiempo. P6: creo que con mi familia principalmente porque dicen que no entiendo y tienen razón. P7: pues para la señorita, porque no pudo irse a Oaxaca. P8: ninguna.	P13: no creo que hubiera. P14: no lo creo. P15: ninguna. P16: ninguna.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 11. Respuestas a *¿hubo consecuencias materiales por tu enojo?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: ninguna. P2: ninguna. P3: no. P4: no.	P9: no. P10: que mi coche se calentara y se le tuviera que cambiar el radiador. P11: no. P12: la pérdida total de mi coche, porque se le movió todo el motor.
Mujeres.	P5: sí, el no poder vender el auto. P6: no. P7: no. P8: no.	P13: ninguna. P14: no. P15: no. P16: no.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 12. Respuestas a *¿Hubo consecuencias económicas por tu enojo?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: no. P2: no, para nada. P3: no. P4: sí, tuve que pagar dinero a los policías.	P9: no. P10: si, de 3000 pesos. P11: no. P12: el pago del 5% del deducible del auto.
Mujeres.	P5: sí, porque no pudimos vender el coche en un buen rato. P6: no. P7: no. P8: no.	P13: ninguna. P14: sí, el pagar la compostura del coche y la multa de tránsito. P15: no. P16: no, para nada.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 13. Respuestas a *después del suceso de enojo ¿cambiaste en algo? ¿Cambió tu relación con otras personas?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: no cambié para nada porque no sentí la necesidad. P2: sí cambié porque me di cuenta de las consecuencias futuras. P3: no cambié, creo que lo volvería hacer. P12: no cambié, tal vez lo pienso un poco más.	P9: no. P10: si, porque ya no les hago caso a este tipo de conductores. P11: no. P12: no, todo siguió normal.
Mujeres.	P5: sí, porque ahora pienso más las cosas y soy menos impulsiva. P6: sólo por un tiempo fui precavida. P7: no, porque de hecho ahorita casi choco para venir aquí. P8: no, porque no he sentido que represente un problema para mí.	P13: no. P14: no. P15: no. P16: sí, en saber defenderme.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 14. Respuestas a *en tu opinión ¿consideras que tienes problemas de enojo al conducir?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: actualmente no, pero los tuve. P2: no, pero sí los tuve. P3: sí porque me altero con facilidad. P4: sí, porque me enojo muy fácilmente y reacciono de manera agresiva.	P9: no. P10: no, porque soy capaz de controlar la situación. P11: no, porque no me enojo cuando manejo. P12: no, porque guardo la calma cuando conduzco.
Mujeres.	P5: sí, porque llego a perder los estribos. P6: sí, actualmente sigo con algunos problemas de enojo al conducir. P7: sí pero soy más distraída que enojona. P8: en realidad no creo.	P13: no. P14: no, porque soy tolerante. P15: no. P16: no, porque no me enojo.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.

TABLA 15. Respuestas a *después de recordar este suceso de enojo ¿te sientes enojado en este momento?*

	Participantes con Alto enojo-rasgo.	Participantes con Bajo enojo-rasgo.
Hombres.	P1: no P2: no. P3: no. P4: sí.	P9: no. P10: no. P11: no. P12: no, me da risa.
Mujeres.	P5: sí, porque reviví el enojo. P6: no. P7: no. P8: no.	P13: no. P14: no. P15: no, me da risa. P16: no, para nada.

NOTA.- La letra “P” y el Número se refiere a cada uno de los participantes.