



*Vol 4, N° 2, Año 2000*

## **DETERMINAR EL INDICE DE AGRESIVIDAD EN LOS CONDUCTORES DE AUTOBUSES INTRAURBANOS POR MEDIO DE LA APLICACION DE LA PRUEBA PSICODIAGNOSTICO MIOKINETICO. VALENCIA – VENEZUELA**

*Chocrón, Edira (1); Capote, Eduardo (2); López, Pablo (3)  
Sánchez de Ch, Iraida (4); Capote, José (5)*

### **RESUMEN**

**Objetivos: 1:** Determinación de algunas variables epidemiológicas tendientes a caracterizar la población estudiada (edad, sexo, grado de instrucción, tiempo de la ocupación). 2.- Cuantificar el valor y sentido de la agresividad relacionado con el grado acción (grado de excitación de la muestra en estudio). 3.- Medir el grado de agresividad relacionado con el grado de intra o extratensión encontrado en los conductores de autobuses intraurbanos. 4.- Evaluar los resultados de la prueba PMK (Psicodiagnóstico Miokinético) de acuerdo a la agresividad relacionada con los grados de excitabilidad que los conductores presentan.

**Metodología:** La muestra estuvo constituida por 100 conductores de autobuses intraurbanos de transporte público, quienes trabajan en la línea de autobuses: Santa Rosay el Trigal. Utilizándose para la recolección de la información el test Psicológico de personalidad Psicodiagnóstico Miokinético (PMK).

**Resultados:** Se encontró que la población estudiada es eminentemente masculina con edades comprendidas con mayor frecuencia entre 25 y 54 años, y con un tiempo de ocupación mas frecuente entre los 5 y los 14 años de antigüedad, donde la gran mayoría provenía de las zonas Oestes y Sur de valencia y el 91 % de ellos resultaron diestros. Los niveles de agresividad resultaron ser importantes demostrándose daño orgánico cerebral en el 8 % de la muestra y dentro de este grupo el 88% presentaron niveles de agresividad medio y alto. El grupo con agresividad alta presentó en su gran mayoría un estado emocional alto. Quedando demostrado la importancia de practicar este tipo de evaluación en los trabajadores responsables del transporte urbano con el objeto de aplicar las medidas correctivas tendientes a evitar graves consecuencias.

**Palabras Claves:** Agresividad, Psicodiagnóstico, Miokinético, Personalidad.

### **ABSTRACT**

**DETERMINATION OF AGGRESSIVENESS INDEX OF INTER-URBAN BUS DRIVERS THROUGH THE APPLICATION OF A MYOKINETIC PSYCHO-DIAGNOSTIC TEST. VALENCIA – VENEZUELA**

**Objectives:** To determine some of the epidemiological tendencies characteristic of the population under study (age, sex, educational level, seniority in kind of work). 2. To quantify value and sense of aggressiveness related to grade of action (grade of excitement of the sample under study). 3. To measure degree of aggressiveness related to inter or extratension found in inter-urban bus drivers. 4. To evaluate PMK test results, according to aggressiveness related to grades of excitability exhibited by the drivers.

**Methodology:** The sample consisted of 100 bus drivers from inter-urban public transportation working in the Santa Rosa and El Trigo bus lines. Data were collected from the Myokinetic Psycho-Diagnostic Test.

**Conclusions:** It was found that the population under study was mostly male, between 23 and 54 years of age, with an occupational seniority between 5 and 14 years. Most of them were from the west and south areas of Valencia; 91 % were right handed. Levels of aggressiveness were important, indicating 8% organic brain damage. In this group, 88% showed medium and high levels of aggressiveness. The group with high aggressiveness showed in most cases a highly emotional state.

The study revealed the importance of carrying out this type of evaluation on workers responsible for urban transportation, with the purpose of applying corrective measures, thus avoiding severe consequences.

(1), (2), (3), (4), (5); Dirección (Address): Unidad de Ergología, F. C. S. - U. C. Área de Estudio de Postgrado. Telf (Phone): 041- 430494, 4 21215, email:: [ichocron@postgrado.uc.edu.ve](mailto:ichocron@postgrado.uc.edu.ve) Fecha Recibido: Febrero 2000 - Fecha de Aprobado: Mayo 2000

## INTRODUCCIÓN

La violencia traducida como la agresividad es un problema común que observamos en nuestro medio de trabajo, estudio y en las relaciones interpersonales día a día, repercutiendo por lo tanto en el equilibrio de la salud mental de las personas.

Siendo la ciudad de Valencia la capital del Estado Carabobo, una de las ciudades industriales y comerciales más importante de Venezuela, donde se ha producido un crecimiento demográfico importante debido a las migraciones, provocando que las inversiones hayan mejorado en los diferentes aspectos de la economía, pero que no se han correspondido con adecuadas políticas urbanísticas y administrativas, ha llevado a convivir a sus habitantes en un caos permanente, sobre todo en sus calles y avenidas, donde el tránsito automotor ha crecido en forma desproporcionada a su capacidad, al tener que permanecer durante períodos largos, en las llamadas "colas" (por el léxico vulgar), en condiciones ambientales inadecuadas como pudieran ser: el calor, la lluvia, la contaminación ambiental, las condiciones físicas de las vías, el incumplimiento de las leyes de tránsito, tanto por parte de los conductores como de los transeúntes, entre otras cosas; situación la cual podría estar afectando a todas aquellas personas cuya ocupación los obliga a permanecer durante muchas horas del día expuestas a este tipo de estrés, desarrollando en ellos elevados niveles de agresividad, tal es el caso de los conductores del transporte

colectivo, entre ellos los conductores de autobuses, los choferes de carro por puesto ó libres, camiones, motocicletas y al peatón mismo, llegando a convertirse en un problema social llamado "Violencia Social". Esta realidad se ha observado a nivel del transporte urbano; dándose una situación peculiar, donde se refleja la agresividad bajo una impresión de violencia, los usuarios aumentan como se ha dicho cada día y aunque el número de autobuses se incrementa y se hacen mejoras en el servicio de transporte, de alguna u otra forma la conducta agresiva esta presente en los conductores, reflejándose en la seguridad vial, ya que se puede inferir que el conductor en ese estado funcional interfiere con la atención en el manejo de las unidades, así como en el aumento de riesgo, al cometer imprudencias, producto de transformar esta conducta en una reacción física (tensión) ante el volante y el acelerador (aumentando la velocidad), modificando su forma de manejo, con el consiguiente peligro de tener accidentes de tránsito, quedando en estos casos el conductor incapacitado psíquicamente desde el punto de vista legal según la Ley de Tránsito Terrestre.

La agresividad puede manifestarse también en los conductores de transporte urbano en el trato comunicativo con el colectivo, donde no existe el ser asertivo ante una posición estresante que lo llevan a una agresión y el no ser empático ante las relaciones interpersonales que le exige el ambiente de trabajo. Estos factores han sido expuestos por Fierabend, R. (1968) (1) y Escovar, R. (1989) (2) quienes plantean que el crecimiento de las condiciones urbanas conlleva un aumento de frustraciones incrementándose su agresividad, llevando a la población a ser víctima de la violencia. Duke, W. (1996) (3) cita que los individuos agresivos tienen mayor riesgo de sufrir problemas coronarios, ya que ellos en lugar de aceptar un atasco en el tráfico están siempre maldiciendo o tocando el claxon. Baron, R. (1976) (4) demuestra como varían las respuestas de agresión humana logrando disminuir la agresividad desde la visión de la psicología social a través de diferentes técnicas. Rada, L. (5); Vivas, E. y Reyes, E. (1981 y 1984) (6) demuestran la relación de factores biológicos (hormonal) y la agresividad, y como pueden ser moderada a través del factor social. Kenrick, D. y Mac Farlane, S. (1985) (7) concluyen que el medio ambiente y en especial el factor climático influyen en la conducta agresiva, ya que el calor es un factor desencadenante de la agresividad. Souza, I. (1989) (8) concluye que el ambiente es un indicador importante de la agresividad y que existen variedades de situaciones o factores que moldean la conducta.

La presente investigación consiste en buscar la relación existente entre la agresividad y la conducta de choferes de autobuses urbanos, mediante la aplicación del Test PMK de Mira y López (9), utilizada para medir la personalidad (en la parte del linograma).

Encontrándose en proyecto a nivel de la nueva Ley de Tránsito Terrestre Nacional, el estudio psicológico de la conducta de los conductores, a través de la aplicación de pruebas psicomotrices y al constituir "el diseño de instrumento de evaluación psicomotriz", una de las áreas prioritarias de investigación de la Facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad de Carabobo, en el área de Salud Mental y Ocupacional (CODECIH 1992) (10); son razones que justifican la realización del presente estudio, donde se quiere demostrar que posibles rasgos psicológicos como orgánicos presentes en aquellas poblaciones, que tienen que desempeñarse como conductores del transporte público con un elevado nivel de responsabilidad, dadas las condiciones de trabajo en que tienen que

desenvolverse, pudiesen transformarse en alteraciones de su conducta, con consecuencias graves afectando de alguna forma directa o indirecta el equilibrio armónico - emocional de la población de la ciudad de Valencia en estos conductores ya que alteraciones en su conducta pudiese transformarse en graves accidentes de tránsito. Demostrada esta situación, se pudiera dar origen a la aplicación de programas preventivos, tales como la adecuada selección de las personas que ocuparan este tipo de cargo, y darles el correcto entrenamiento para que puedan enfrentar sus condiciones de trabajo sin que ello represente motivo de estrés.

## MARCO METODOLOGICO

### **Población y Muestra**

La población aproximada es de alrededor de 2.500 conductores de Autobuses intraurbano quienes trabajan en Valencia, Estado. Carabobo. La muestra elegida para la investigación está conformada por 100 conductores de autobuses intraurbanos de transporte público , elegidos al azar, quienes trabajan en las líneas de autobuses: Santa Rosa / El Trigal.

### **Tipo de Estudio**

La presente investigación es un estudio descriptivo transversal de una muestra elegida al azar donde se miden los resultados de la aplicación del Test Psicológico (medida de Actitud) de personalidad Psicodiagnóstico Miokinético (PMK) de Emilio Mira y López (9). Se trata de una prueba o reactividad mental, de expresión gráfica que se propone detectar lo que se puede llamar la "formula actitudinaV del individuo con ella examinada o si se quiere usar en términos más expresivos pero menos exacto, su esqueleto psíquico" o sea sus tendencias fundamentales de reacción constituyendose de sus peculiaridades temperamentales y características.

Rada, L. ; Vivas, E.(5) y Reyes E. ( 1981 1984) (6), Souza, I. (1989) y Augras, M. (1990) (11), concluyen que esta prueba tiene una gran validez por lo cual es un test de alta credibilidad al ser comparados sus resultados con los obtenidos en otros test, por lo que recomiendan su uso como prueba piloto en el diseño de investigaciones.

En la interpretación de los resultados del PMK se requiere definir los siguientes términos

<b>Fenotípico:</b>	Lo de afuera, lo que se observa y se ve. Carácter, se manifiesta y se cuantifica.
<b>Genotípico:</b>	Interno, lo que casi nunca se ve u observa: temperamento, poco manifiesto y difícil de cuantificar.
<b>Intra-fenotípico:</b>	Carácter, poco comunicativo, sumisión y timidez.
<b>Extra-fenotípico:</b>	Carácter comunicativo, abierto, muy manifiesto.
<b>Intra-genotípico:</b>	Temperamento muy calmado, poca tensión interna, muy prudente y apacible.
<b>Extra-genotípico:</b>	Temperamento abierto, sociable y disposición a compartir.
<b>Agresividad Baja:</b>	Es cuando un ente o persona, comete una acción de agresión hacia un objeto, cosa o persona de leve intensidad por medio de gestos, a veces sin necesidad de evocación verbal, puede haber tensión física, rigidez, aprensión, mirada fija, una conducta más reprimida, casi no hay lesión o daño al estímulo de su reacción.

**Agresividad Media:** Es cuando un ente o persona, comete una acción de agresión hacia objeto, cosa o persona de moderada intensidad por medio de gestos, a veces con evocación verbal, coprolalia, taquilalia, tensión física, rigidez, aprensión fuerte, una conducta agresiva más exteriorizada, es más violenta y más ágil los movimientos corporales, casi no hay lesión o daño al estímulo agresor o provocador, puede convertirse de agresividad media a alta si el estímulo continúa por un período largo de tiempo o la situación es permanente.

**Agresividad Alta:** Es más notable que las dos agresividades ya descritas, más violenta, con mayor reacción agresora, en este caso si hay daño al estímulo provocador o agresor, puede haber contacto físico, pelea, lucha, tanto verbal como por medio de los movimientos corporales, es más duradera y dañina.

El PMK tiene la importancia que puede ser utilizado como una prueba despistaje del posible daño orgánico cerebral, por medio de los datos cualitativos obtenidos de los trazados, como son aquellos que se observa que aumentan o disminuyen bruscamente, o sea que pierden su continuidad para dar saltos. El temblor manifiesto cuando se comprueba en el sujeto que no hay otra enfermedad del sistema nervioso central o alcoholismo, aunque el temblor en este último es pequeño y no se generaliza a otra parte del cuerpo. El temblor en el daño orgánico es de intensidad mayor al comienzo y al final de cada trazado. La inconstancia de la ejecución de los trazados pasa de un lugar a otro sin mantener un ritmo parejo, también la rotación en el trazado es un signo evidente de sospecha de daño orgánico cerebral. Esto debe corroborarse por lo menos en 4 de los 6 linogramas indicados en la hoja de ejecución.

## RESULTADOS, ANÁLISIS Y DISCUSION

Evaluado el grado de agresividad en los conductores de autobuses interurbanos por medio de la aplicación de la prueba Psicodisgnóstico Miokinético, se encontró: que el sexo masculino predominó sobre el femenino, siendo sus porcentajes de 97% contra un 3 %.

La edad promedio fue de 38.5 años con una D. S. de 8.7 años. En el sexo masculino se encontró que el mayor porcentaje de población correspondían al grupo de 35 a 44 años 34%, seguidos por los de 25 a 34 años 29,9%, y los de 45 a 54 años con 23,7%. Para el sexo femenino a los grupos comprendidos entre 15 a 44 años se presentó un caso en cada uno de ellos lo que representó el 33,3 % para cada clase.

De acuerdo al tiempo de ocupación las mayo res frecuencias correspondieron a los grupos de 5 a 9 años con 27% y de 10 a 14 años con 24% seguido del grupo de 20 y más años. Es importante destacar que el 83% tenía más de 4 años de antigüedad en esta ocupación, siendo el tiempo de ocupación promedio 11.6 años y la D. S. de 8.3 años.

En cuanto a la procedencia se pudo notar que la zona Sur - Oeste de Valencia era la más frecuente con un 44% seguido por la zona Norte con un 26% (es importante destacar que la gran mayoría de esta categoría procedía de la zona de Naguanagua y Bárbula) el tercer lugar correspondió a la zona Sur de Valencia. Llama la atención que no se encontró ninguna persona procedente de la zona Este, hecho que puede ser explicado por encontrarse en esta área las urbanizaciones donde viven las clases media y alta.

El nivel educacional de esta población indicó que el 35 % de ella alcanzó el nivel de Educación Secundaria siendo el grado de instrucción más frecuente, seguido de la Educación Primaria con un 31 %, el tercer lugar correspondió a la Educación Diversificada con el 28 %, y los más bajos porcentajes sumaron alrededor del 6 % en el área del tercer nivel de Educación Técnica y Superior. Es importante resaltar que en su gran mayoría esta población logra alcanzar solo su formación hasta la Educación Secundaria, destacándose un porcentaje importante de ella que solo logra alcanzar niveles primarios, lo que nos habla de la poca formación educacional con que cuenta esta población que desempeña tan importante ocupación para la sociedad.

Con respecto al hemisferio cerebral dominante el 97% de la población, estudiada era del hemisferio dominante derecho ( diestro) y solo un 9% resulto ser hemisferio dominante izquierdo (zurdo).

El 64% de los choferes evaluados presentaron una agresividad clasificada como mediana, el 25% como baja y el 11% como alta. Entre los que clasificaron como baja agresividad se encontró que el rango de personalidad más frecuente fue el Extra Feno 48% seguido por los Intro Feno Genio 24% y los menos frecuentes fueron Extra Feno Genio y Extra Genio con 4% respectivamente. Para los que presentaron mediana agresividad el rasgo más frecuente fue el Intro Feno 31 % seguido del Intro Feno Genio 28%, no observándose ningún caso para Extra Genio. Para los que presentaron alta agresividad el rasgo más frecuente fue el Intro Feno Genio 37% seguido por el Extra Feno Genio 27%, el resto de las categorías representaron el 9% cada uno de ellos. Se demostró que existe relación entre los niveles de agresividad y las categorías de los rasgos de la personalidad al obtenerse un valor del XI igual a 23.53 muy por encima al esperado para el nivel de confianza (0.1); P: 1, concluyéndose que las frecuencias observadas difieren significativamente de las esperadas.

De los 100 conductores se encontró que 8 tenían daño orgánico cerebral, de los cuales 50% presentaron agresividad media , seguidos de alta agresividad 38% y por último los de baja agresividad con 12%.

La población catalogada con un nivel de agresividad alta, el 82% presentó un estado emocional alto y el 18% medio, no observándose el nivel bajo en ninguno de los casos estudiados dentro de esta clasificación.

Los resultados obtenidos pueden ser sustentados con lo reportado por Souza, I. (1989) (8), quién utilizó el PMK entre otros con el objeto de evaluar la agresividad en tres grupos culturales diferentes, concluyendo que existen varios factores hereditarios y ambientales que ofrecen distintas modalidades de comportamiento, indicando que la agresividad puede medirse a pesar de que no sea exteriorizada y que el ambiente es un indicador importante de la misma.

En la literatura revisada se encontró que Baron, R. (1976) (4) midió la agresividad de los conductores ante diferentes situaciones, demostrando que la agresividad se puede disminuir desde el punto de vista de la psicología social, lográndose el objetivo esperado a través de técnicas como el refuerzo, castigo, premio o empatía.

Rada, L. y Vivas, E. (1981) (5) concluyen que a pesar de los factores biológicos (hormonal) el factor social va a moderar las reacciones agresivas que puede interpretarse desde la óptica de la violencia, la agresividad está presente en el urbanismo y en nuestra ciudad donde los protagonistas son los elementos de la seguridad vial.

Kenrick, D. y Mac Farlane, S. (1985) (7) concluyen que el ambiente y las condiciones climáticas influyen en la conducta agresiva, factores que deben ser considerados por los psicólogos sociales.

Augras, M. (1990) (11) sugiere que la agresividad es una conducta innata, se nace con ella, y puede de alguna manera hacerse presente, inhibirse o exteriorizarse dependiendo del medio ambiente y circunstancia entre diferentes grupos culturales.

Dados los resultados obtenidos en la presente investigación así como los reportados por los investigadores citados, se puede establecer que el PMK aún es una prueba vigente de alta validez y credibilidad que puede ser aplicada con el objeto de evaluar la agresividad a nivel de diferentes grupos y en especial en aquellos que tienen grandes responsabilidades ante la sociedad como es el caso de los conductores de transporte urbano en un medio donde las temperaturas ambientales oscilan alrededor de los 32°C, aunado a toda una serie de factores que tienden a exacerbar los rasgos psicológicos especialmente la agresividad del nivel alto, lo cual provoca descontrol en su estado emocional incluso en el estado anímico (alterado), aumentando el riesgo de sufrir accidentes. También es importante conocer que el rasgo de agresividad alto, en la personalidad puede ser un aspecto característico de epilepsia, esquizofrenia y lo más común la psicopatía. También el maníaco o depresivo u otra alteración de la personalidad, el nivel de agresividad (alto o bajo) tiene una significancia no solo importante, sino observable, cuantificable y fácil de detectar en su frecuencia pudiendo ser evaluada por el especialista determinando el nivel de agresividad y sus generalización en la conducta.

CUADRO Nº 1

DISTRIBUCION DE LOS CONDUCTORES DE AUTOBUSES INTRAURBANOS SEGÚN EDAD Y SEXO.  
VALENCIA 1999

EDAD	MASCULINO	%	FEMENINO	%	Total
15 a 24	8	8,3	1	33,3	9
25 a 34	29	29,9	1	33,3	30
35 a 44	33	34	1	33,3	34
45 a 54	23	23,7	0	0	23
55 y más	4	3,1	0	0	4
<b>TOTAL</b>	<b>97</b>	<b>99</b>	<b>3</b>	<b>99,9</b>	<b>100</b>

Fuente: Datos obtenidos por los autores.  
Edad Máxima: 56 años Edad Mínima: 23 años  
Edad Promedio: 38.5 años DS: 8.7 años

CUADRO Nº 2

DISTRIBUCION DE LOS CONDUCTORES DE AUTOBUSES INTRAURBANOS SEGÚN RASGO  
DE LA PERSONALIDAD Y NIVELES DE AGRESIVIDAD  
VALENCIA 1999

RASGOS PERSONALIDAD	BAJA AGRESIVIDAD	%	MEDIANA AGRESIVIDAD	%	ALTA AGRESIVIDAD	%	TOTAL
Intra Feno-Geno	6	24	18	28	4	37	28
Intra Feno	3	12	20	31	1	9	24
Intra Geno	2	8	3	5	1	9	6
Extra Feno-Geno	1	4	14	22	3	27	18
Extra Feno	12	48	9	14	1	9	22
Extra Geno	1	4	-	0	1	9	2
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>100</b>	<b>64</b>	<b>100</b>	<b>11</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fuente: Datos obtenidos por los autores  
 $\chi^2$ : 23.53

CUADRO Nº 3

DISTRIBUCION DE LOS CONDUCTORES DE AUTOBUSES INTRAURBANOS CON DAÑO ORGANICO  
CEREBRAL SEGÚN EL TIPO DE AGRESIVIDAD (D.O.C.)  
VALENCIA 1999

D.O.C.	FRECUENCIA	%
Agresividad Alta	3	38
Agresividad Media	4	50
Agresividad Baja	1	12
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>100</b>

Fuente: Datos obtenidos por los autores

**CUADRO N° 4**  
**DISTRIBUCION DE LOS CONDUCTORES DE AUTOBUSES INTRAURBANOS**  
**CON AGRESIVIDAD ALTA SEGÚN EL ESTADO EMOCIONAL**  
**VALENCIA 1999**

ESTADO EMOCIONAL	FRECUENCIA	%
Alta	9	82
Media	2	18
<b>TOTAL</b>	<b>11</b>	<b>100</b>

Fuente: Datos obtenidos por los autores

## CONCLUSIONES

El presente estudio consistió en evaluar el grado de agresividad en los conductores de autobuses intraurbanos de Valencia - Estado Carabobo, eligiéndose para ello una muestra conformada por 100 conductores tomados al azar de las rutas Santa Rosa y El Trigal. Para ello se aplicó la prueba PMK (Psicodiagnóstico Miokinético) obteniéndose los siguientes resultados:

El sexo masculino fue el que se observó con mayor frecuencia (97%) como era de esperarse y el sexo femenino presentó solo un (3%). Siendo la razón de 32.33, o sea que por cada 32 hombres se encuentra una mujer.

La edad varió entre 23 y 56 años siendo la edad promedio 38.5 años para el total de la población, la edad mas frecuente en el sexo masculino fue la comprendida entre 25 y 44 años donde se encontró el 64% de la población. Para el sexo femenino cada una de las tres primeras categorías presentó un solo caso.

El tiempo de ocupación varió de 1 año a 40 años siendo el tiempo promedio en esta ocupación de 11.6 años. Las mayores frecuencias se observaron entre las clases de 5 a 14 años con mas del 50%.

La procedencia mas frecuente de los conductores fue de la zona Sur-Oeste con un 44% correspondiéndose a las zonas donde residen la mayor parte de la población de bajos recursos económicos, en segundo lugar se encontró la zona Norte con un 26% que es la población proveniente de Naguanagua y Bárbula, no observándose ninguna procedencia de las zonas donde residen las clases sociales de mayor nivel económico.

En cuanto al nivel de instrucción se pudo observar que el 35% de la población estudiada alcanzó el nivel de Educación Secundaria siendo el mas frecuente, seguido de la Educación Primaria con un 31%, y el tercer lugar lo ocupó la Educación Diversificada con el 28% , los mas bajos porcentajes fueron ocupados por el tercer nivel de Educación Técnica y Superior

con un 6%, por lo tanto se puede concluir que el nivel educacional de esta población es bastante limitada a pesar de la alta responsabilidad que desempeñan.

De acuerdo al hemisferio cerebral dominante se pudo observar que en su mayoría eran diestros 91 % y solo 9% resultaron ser zurdos.

De acuerdo a los niveles de agresividad se encontró que 64% presentaba una mediana agresividad y un 11 % una alta agresividad lo que nos da entonces que un porcentaje importante puede reaccionar de forma violenta ante cualquier estímulo que se presente, produciendo lesión o daño hacia el medio externo. Esta alta agresividad se presentó con mayor frecuencia tanto en los rasgos de personalidad intra-feno-genotípico y extra-feno-genotípico .

Los de mediana agresividad resultaron ser mas frecuentes en aquellos que tenían una personalidad intra-fenotípico seguidos de los intra-fenogenotípicos y los de baja agresividad resultaron ser en su gran mayoría de rasgos de personalidad catalogada como extra-fenotípico. Encontrándose diferencia significativa entre las diferentes categorías por medio del cálculo del X<sup>2</sup>.

El daño orgánico cerebral se observó en un 8% de la población y de ellos el 50% demostró un nivel de agresividad media seguidos en un 38% con agresividad alta, hecho importante de destacar ya que la responsabilidad que se debe tener para este tipo de actividad, requiere de condiciones tanto físicas como mentales que lo acrediten para desempeñar dicho puesto de trabajo, y los hallazgos citados demuestran que no se cumple una adecuada selección de las personas a ocupar este tipo de cargo, ignorándose sus condiciones lo cual puede llevar a consecuencias nefastas tanto para ellos como para la población en general.

Dado los resultados encontrados, se demuestra que es importante la aplicación de pruebas psicodiagnósticas , entre ellas el Test del P.M.K. (Psicodiagnóstico Miokinético), en los certificados psicológicos de Salud Mental Vial, requisito indispensable para conducir, según la nueva Ley de Tránsito Terrestre. Así mismo se recomienda a las compañías autobuseras, proporcionarles a sus conductores la disponibilidad de consultas psicológicas y psiquiátricas para aliviar el estado de agresividad por medio de intervenciones terapéuticas tipo dinámicas de grupos, al mismo tiempo exigir un mayor grado de instrucción como requisito para desempeñarse en este tipo de actividad.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- 1) Fierabend, R. (1968) Conflic, Crisis, Collision (Un estudio de estabilidad Internacional). Revis- 11 ta Psicología Hoy. P.p. 26-32; 69-70.
- 2) Escovar, S. (1989). Exponencia en el Seminario "La Crisis Latinoamérica y el niño". Los Niños y la Violencia. Publicación del Instituto Nacional del Menor. Universidad Central de Venezuela. Caracas.P.p 1-8.
- 3) Duke, W. (1996). Esteriorizar la agresividad puede acabar con su bienestar. The Salud Magazine~s Editors (Vía Internet). La Revista: Salud. P.p 1-2.
- 4) Baron, R. (1976). The reduction of human aggression: A field study of the influencia of incompatible reaction. Juournal of Applied Social Psychology. P.p 260-274.

- 5) Rada, L. y Vivas E. (1981). Estudio del contenido de Testosterona plasmática por radioinmunoanálisis y análisis psicológicos en delincuentes reclusos. Trabajo de ascenso en la Facultad de Ciencias de la Salud Universidad de Carabobo.
- 6) Vivas, E. y Reyes, E. (1984). Estudio del Contenido de Testosterona y Estradiol en Plasma. Análisis Psicológico en grupo de Mujeres reclusas en la Penitenciaría de Tucuyito. Trabajo de ascenso en la Facultad de Ciencias de la Salud Universidad de Carabobo. P.p 90-112.
- 7) Kenrick, D. y Mac Farlane, S. (1985). Ambient Temperature and Horn- Honking: A field study of the Heat/ aggression relation ship. Environment and Behavior.
- 8) Souza, I. (1989). Ocomportamento agressivo em grupos culturalmente diferenciados. Tesis presentada ante el Instituto de Psicología da Universidad de Sau Paulo para obtener el grado de Doutor. P.p 130.
- 9) Mira y López, E. (1962). Psicodiagnóstico Miokinético (PMK). Segunda Edición. Editorial Paidós. Buenos Aires.
- 10) CODECIH (1992). Política de Investigación de la Universidad de Carabobo. UC. Valencia- Venezuela.
- 11) Augras, M. (1990). Tests Psicológico e antropología, Arq. Bra. Pisol. P.p 42 (3):78 - 87.