



Revista Electrónica de Psicología Iztacala



Universidad Nacional Autónoma de México

Vol. 23 No. 2

Junio de 2020

COMPORTAMIENTO AGRESIVO, APEGO A NORMAS, ATRIBUCIÓN NEGATIVA, AUTOESTIMA Y ESTRÉS EN CONDUCTORES

Sergio Sedano Jiménez¹ y Gabriel Dorantes Argandar²
Centro de Investigación Transdisciplinar en Psicología
Universidad Autónoma del Estado de Morelos
México

RESUMEN

Los factores disposicionales, tales como la autoestima y el apego a las normas, influyen en algunos procesos cognitivos, tales como la atribución. Esto genera un impacto en el comportamiento agresivo y en el estrés que los individuos experimentan mientras conducen un vehículo automotor. El presente estudio evaluó estas variables en el contexto del área conurbada de la ciudad de Cuernavaca, estado de Morelos (México), la cual comprende los municipios de Cuernavaca, Jiutepec, Temixco, y Emiliano Zapata. Se construye una batería de instrumentos, la cual fue aplicada a 1132 participantes, para determinar si existe relación entre las variables del estudio. Aunque este estudio no llega a establecer el tipo de relaciones causales entre las variables de estudio desde una perspectiva cuantitativa, si las hubiera. Se concluye que la dinámica entre estas variables es de carácter más complejo debido a la influencia de las variables estructurales como el sexo, la edad y los años de estudio tienen un papel influyente, por lo que se requieren estudios que generen una mayor profundización y un entendimiento más complejo del fenómeno de estudio.

Palabras clave: Autoestima, Agresividad, Bienestar, Estrés.

¹ Centro de Investigación Transdisciplinar en Psicología. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Maestro en Psicología. Correo Electrónico: sergio.sedano@uaem.mx

² Centro de Investigación Transdisciplinar en Psicología. Universidad Autónoma del Estado de Morelos. Doctor en Personalidad, Evaluación y Tratamiento de los Trastornos Psicológicos en Áreas Clínicas y Sociales. Correo Electrónico: gdorantesa@uaem.mx

AGGRESSIVE BEHAVIOR, RULE-FOLLOWING, NEGATIVE ATTRIBUTION, SELF-ESTEEM AND STRESS IN DRIVERS

ABSTRACT

Dispositional factors, such as self-esteem and adherence to norms, influence some cognitive processes, such as attribution. This has an impact on the aggressive behavior and stress that individuals experience while driving a motor vehicle. The present study evaluated these variables in the context of the metropolitan area of the city of Cuernavaca, Morelos state (Mexico), which includes the municipalities of Cuernavaca, Jiutepec, Temixco, and Emiliano Zapata. An instrument battery is built, which was applied to 1132 participants, to determine if there is a relationship between the study variables. Although this study does not establish the type of causal relationships between the study variables from a quantitative perspective, if any. It is concluded that the dynamics between these variables is of a more complex nature due to the influence of structural variables such as sex, age and years of study have an influential role, which is why studies that generate greater depth and more complex understanding of the study phenomenon.

Key words: Self-esteem, Aggression, Well-being, Stress.

Según Hinojosa-Reyes, Jiménez-Sánchez, Hernández-Hernández, y Campos Alanís (2012), México se encuentra entre los países de mayor índice de mortalidad en el mundo debido a los accidentes de tránsito. Los accidentes viales son la primera causa de muerte en jóvenes de entre los 15 y 29 años, y alrededor de dos millones de adolescentes sufren lesiones por percances de esta naturaleza; el saldo anual es de unas 20 mil personas fallecidas y 700 mil hospitalizaciones, así como 40 mil discapacidades (Cervantes Trejo, 2009). La ciudad de Cuernavaca es un entorno muy particular; siendo la capital del Estado de Morelos, cuenta con 338.650 habitantes, con un promedio de ocupantes por vivienda de 3,6, lo que resulta en unas 90 mil familias (INEGI, 2010). El crecimiento demográfico de Cuernavaca ha visto modificaciones muy dramáticas en los últimos 20 años (INEGI, 2012), donde las personas han migrado de las áreas rurales a aquellas con características urbanas, lo que ha causado que la densidad de población se dispare (COESPO, 2010). Adicionalmente, para el año 2013, en el Estado se registraron 416 homicidios dolosos, de los cuales 85 ocurrieron en Cuernavaca, y 115 secuestros, de los cuales 39 ocurrieron en Cuernavaca (Peña-González y Ramírez-Pérez, 2015).

Mirando las estadísticas podemos asumir que el contexto en el cual se encuentran inmersos los ciudadanos de Cuernavaca atenta constantemente contra su bienestar. Una gran parte de los problemas sociales (resentimiento social, ira, individualismo, inseguridad) generan, y al mismo tiempo provienen, del estrés al que el ser humano se somete diariamente. El modelo transaccional de estrés en el conductor propone una interrelación entre factores disposicionales, tales como la agresividad y/o la autoestima, y los estresores en el entorno (Lennon *et al.*, 2011), Con ello, parece esperable que los procesos cognitivos involucrados en el estrés (Lazarus y Folkman, 1984) puedan dar cuenta de las particularidades del comportamiento en este contexto. La relación entre la agresividad vial y los factores de personalidad es compleja debido a que sólo algunos tipos de factores predicen algunos tipos de respuesta en algunas circunstancias determinadas (Britt y Garrity, 2006). Esto explica la necesidad de generar indicadores que sean estables, y quizá ello pueda determinarse a través de grandes colectivos de individuos que permitan determinar las condiciones a través de las cuales se pueda generar un descenso en la agresividad vial.

El proceso mismo de cognición social puede ser distinto en individuos más agresivos en comparación de aquellas personas que no lo son (Dodge y Somberg, 1987). Esto obliga a explorar los procesos de atribución negativa, y su relación con la autoestima y la transgresión de las normas como factores disposicionales o de personalidad, y la influencia que éstos tienen en el comportamiento agresivo y el estrés en conductores de vehículos privados en la ciudad de Cuernavaca, Morelos. Los procesos atribucionales permiten entender aspectos importantes del comportamiento agresivo. Parecen tener gran influencia en los factores cognitivos y psicosociales que yacen tras del comportamiento agresivo en la conducción. El ser humano construye las pautas de interacción a través de las causas percibidas de los hechos, y por lo tanto, actúa sobre el ambiente en concordancia. En individuos agresivos, las condiciones ambientales que promueven amenazas y conflictos debilitan la precisión de la interpretación de las claves sociales, mientras que este efecto no se observa en aquellos que son de una naturaleza menos agresiva (Dodge y Somberg, 1987). Los factores de personalidad y disposiciones,

predicen en parte la agresividad al volante, a través de su relación con las atribuciones que el conductor hace de un incidente determinado (Britt y Garrity, 2006). Es posible que exista una relación entre factores personales como la autoestima y el apego a las normas y la atribución negativa. En ese caso, ésta tendría un impacto en el comportamiento agresivo y, a su vez, en el estrés que experimentan los conductores. Este estudio pretende explorar esta relación.

El comportamiento agresivo al volante se define como un síndrome de comportamientos instrumentales motivados por la frustración (Shinar, 2007), los cuales se manifiestan en (1) baja consideración e ira hacia otros conductores (reducir la distancia entre vehículos, utilizar inadecuadamente la intensidad de las luces, y usar el claxon), y (2) conducir deliberadamente de una manera que pone en peligro al conductor y a aquellos que lo rodean para ahorrar tiempo a costa del bienestar de otros (no respetar los semáforos o señales de stop, obstruir el paso de otros, maniobrar deliberadamente hacia los lados de manera agresiva). Uno y otro parecen ser independientes y no suelen correlacionar estadísticamente (Arnau-Sabatés, Sala-Roca, y Jariot-Garcia, 2012). Se ha observado en otros estudios que los conductores con un alto nivel de ira-rasgo tienen más probabilidad de atribuir situaciones de tránsito a actitudes hostiles y por lo tanto a conducir más rápido, cometer más errores y ponerse a sí mismo y a los demás en riesgo (Abdu, Shinar, y Meiran, 2012). Adicionalmente, se encuentra que aquellos individuos más inclinados a no respetar las normas tienen mayor tendencia a aceptar beneficiarse a costa de otros, pero también tienen los menores niveles de enfado ante, y mayor apoyo para, la realización de comportamientos agresivos (Bailey, Lennon, y Watson, 2016). Es posible que la alta proliferación de comportamientos agresivos equivalga a un incremento en el comportamiento antisocial, lo que necesariamente tendría raíces en variables como la autoestima, el apego a normas, o los procesos de atribución hostil.

Este estudio pretende, como objetivo general, determinar la relación entre la autoestima, la atribución negativa, el apego a las normas, el comportamiento agresivo y el estrés en conductores particulares de la ciudad de Cuernavaca, Morelos. Se espera que la atribución hostil juegue un papel mediador en la relación

entre la autoestima y el apego a normas, y el comportamiento agresivo y el estrés. A través de estas relaciones se busca generar un modelo que permita entender cómo algunos factores personales contribuyen a generar el comportamiento agresivo en la movilidad.

¿Qué estudios hay para apoyar la idea de que el comportamiento agresivo está influenciado por las variables propuestas en este estudio? Un estudio llevado a cabo en Australia determinó que la dirección de la atribución en la responsabilidad de un accidente de tránsito influye en la satisfacción con la atención recibida de los servicios de salud (Thompson, Berk, O'Donnell, Stafford, y Nordfjaern, 2015). Otro, llevado a cabo también en Australia, encontró que los conductores que se llegan a comportarse agresivamente son capaces de percibir que sus actos son agresivos y que son responsables, pero atribuyen el comportamiento a lapsos mentales transitorios, de tal manera que la autoestima del individuo se preserva. Un estudio llevado a cabo en conductores infractores reincidentes por conducir bajo los efectos del alcohol encontró que, en estas circunstancias, los individuos tienden a atribuir externamente y a factores fortuitos las consecuencias de sus actos (Salstone, 2001). Esto apoya la necesidad de realizar estudios que exploren los factores disposicionales que hay tras el comportamiento agresivo en la movilidad, con el fin de determinar maneras de paliarlo y aumentar los niveles de bienestar de una población determinada.

ATRIBUCIÓN NEGATIVA, U HOSTIL

El entorno social en el cual se encuentra el individuo da forma a secuencias de procesamiento de la información, de tal manera que predetermina los procesos atribucionales, y por ende, el comportamiento mismo. Las inferencias que el individuo hace sobre el comportamiento hostil en las interacciones sociales se adquieren durante todo el desarrollo, a través de encuentros repetitivos caracterizados por hostilidad y agresión, lo cual lleva a la formación de esquemas cognitivos que predeterminan la propensión al comportamiento hostil (MacKinnon-Lewis, Lindsey, Frabutt, y Chambers, 2014). Cuando las metas de un individuo se encuentran bloqueadas y las causas del bloqueo son atribuidas a otra persona,

aparece el enfado, aún en personas que puntúan alto en ira-rasgo (Runions y Keating, 2010). Esto hace pensar que un entorno hostil generará mayor propensión a la atribución hostil. Como respuesta a un episodio que es capaz de ocasionar enojo, los sujetos hacen atribuciones respecto al origen del incidente o la situación, y es muy probablemente que éstas influyan en las emociones que se experimentan y en los comportamientos que se desencadenan (Britt y Garrity, 2006). Los individuos predispuestos a activar estructuras cognitivas de información hostil son más propensos a atribuir intenciones hostiles en situaciones ambiguas, lo cual incrementa la probabilidad de ejecutar una respuesta que también sea de naturaleza hostil (MacKinnon-Lewis et al., 2014). El sesgo de atribución hostil se define como la tendencia a atribuir intenciones hostiles en los actos de los otros con mayor frecuencia de lo esperado (Dodge y Somberg, 1987). Ocurre cuando se infiere hostilidad en ausencia de evidencia objetiva que confirme la asunción (Helfritz-Sinville y Stanford, 2014). Esto sugiere un vínculo entre la atribución hostil y el comportamiento agresivo, que puede ser útil para entender la relación de este último con factores personales, como la autoestima y el apego a las normas.

AUTOESTIMA

Coopersmith define la autoestima como el juicio que hace una persona sobre su propio valor, y que expresa a través de las actitudes que desarrolla hacia sí mismo, y que se manifiesta en la interacción social (Lara-Cantú, Verduzco, Acevedo, y Cortés, 1993). Es una evaluación subjetiva que permite al sujeto asignarse un determinado nivel de importancia en el contexto en el que se encuentra. La auténtica autoestima está compuesta de experiencias de autoeficacia y auto-respeto, y está sostenida por la calidad de las experiencias de vida, auto-aceptación, auto-responsabilidad, auto-asertividad, propósito de vida, e integridad personal (Meesuaisinta, Pathumcharoenwattana, y Boonprakob, 2014). Los individuos con alta autoestima tienen mayor probabilidad de alcanzar sus metas que aquellas personas que tiene un nivel más bajo (Tang y Reynolds, 1993); es por esta razón que la autoestima se encuentra ligada a diferentes variables asociadas al bienestar, como la autoeficacia. Robins y Pals (2002) postulan que las asunciones implícitas

que un individuo tiene de sí mismo respecto de la cantidad y calidad de sus recursos cognitivos determinan el esfuerzo y la implicación que ese individuo realiza para alcanzar una meta determinada. Aquellas personas que asumen que sus capacidades tienen un límite y prefieren “jugar conservadoramente” tienden a evadir tareas difíciles y evitan ponerse en situaciones en las que se critique su trabajo; aquellas que buscan ampliar sus recursos y trascenderlos suelen involucrarse en tareas de alta complejidad. La evaluación de la capacidad que tiene un individuo y la valorización que tiene de su propia importancia, se asociará a la consecución de metas.

Cuando un conductor experimenta una situación que le ocasiona enfado, es más probable que desencadene comportamientos de naturaleza agresiva (Kovács, Rosková, y Lajunen, 2014). El desencadenamiento de emociones negativas como la envidia, conjugadas con bajos niveles de autoestima, están asociados con comportamiento de naturaleza hostil (Rentzsch, Schröder-Abé, y Schütz, 2015).

Los factores disposicionales involucrados en las emociones relacionadas con la obtención de las metas, también se asocian con la manifestación de dichas emociones. Dicho en otras palabras, es posible que la autoestima de un individuo esté relacionada con su comportamiento agresivo. Por una parte, se ha encontrado que niveles excesivamente altos de autoestima están asociados con la agresión (Locke, 2009). Sin embargo, también se ha encontrado que los individuos con baja autoestima tienden a minimizar su responsabilidad en hechos violentos (Lila, Gracia, y Herrero, 2012). Se ha encontrado que hay relación entre la autoestima-rasgo y la impulsividad, los estilos de afrontamiento y el comportamiento de riesgo (Auerbach y Gardiner, 2012). Se observa que la autoestima puede estar relacionada con el comportamiento agresivo, pero también con el resto de las variables incluidas en este estudio, debido a su complejidad.

AGRESIVIDAD, HOSTILIDAD Y EL APEGO A LAS NORMAS

Las normas son los parámetros a través de los cuales un individuo sabe diferenciar (o debería saber diferenciar) si su comportamiento se considera aceptable o no. El apego a las normas es la tendencia a mantener el comportamiento dentro de las restricciones establecidas por ellas. Cualesquiera que sean los demás factores que sirven como guía y motivación del comportamiento, éstos se cimentan en la creencia fundamental del individuo de que su comportamiento puede producir los efectos deseados; de lo contrario se tiene poco incentivo para actuar, de manera es poco probable que se persevere si aparecen dificultades (Bandura y Locke, 2003). Esto sugiere una fuerte implicación de variables personales tales como la autoestima y la tendencia a seguir de normas, durante la ejecución de comportamientos, en un sistema de toma de decisiones en tiempo real. Se entiende que aquellos que realizan daño con intención son diferentes de aquellos que sólo cometen errores o carecen de pericia en su manera de conducir (Hennesy y Wiesenthal, 2002).

El apego a las normas juega un papel importante en el cálculo probabilístico que hace un individuo del riesgo de tener un accidente de tránsito (Xu, Li, y Jiang, 2014). Dado que la movilidad está basada en principios de cooperación de la interacción social así como de reglas prescriptivas que enfatizan la cortesía, auto-control y respeto por el derecho de los otros, el llevar a cabo acciones de naturaleza hostil, y que tienen como fin la búsqueda de sensaciones y/o la imposición de la voluntad, debe de estar positivamente asociado con el comportamiento agresivo (Harris *et al.*, 2014). La tendencia a no respetar las normas se adquiere durante el desarrollo y se caracteriza por gamberradas, fumar, beber, problemas escolares y vandalismo, y se acentúan durante la adultez a través de problemáticas sociales verdaderas como el acoso, la agresión, el robo, la violación, y el asesinato (Lan, Abdullah, y Roslan, 2010). La tendencia a no respetar las normas se asocia al comportamiento delictivo y al comportamiento antisocial (Mann *et al.*, 2017; Vannucci, Nocentini, Chiorri, y Menesini, 2014).

MÉTODO

El diseño de esta investigación es de naturaleza cuantitativa, no-experimental, de corte transversal, ex post facto. Se hizo una recolección de datos en el área conurbada de la ciudad de Cuernavaca a través del equipo de investigación construido con este fin, a lo largo de 3 meses. La base de datos generada con los cuestionarios aplicados fue procesada a través del paquete estadístico SPSS v.21. Los participantes fueron elegidos por un método no-probabilístico sistematizado, a través de un grupo de investigación compuesto por 12 estudiantes en prácticas de la Licenciatura en Psicología, dos estudiantes realizando el trabajo de fin de grado de la Licenciatura en Psicología, y dos estudiantes realizando el trabajo de fin de máster de la Maestría en Psicología, todos de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos. El investigador principal capacitó a los estudiantes en técnicas y estrategias de encuesta tanto dentro del aula como fuera de ella. Dichos estudiantes consultaron con amigos, compañeros de trabajo, familiares, y conocidos, buscando completar una cuota de instrumentos a llenar.

Participantes

La muestra estuvo compuesta por 1132 individuos, de los cuales 722 hombres (58.7%), 410 mujeres (33.3%), y 99 personas no manifestaron su sexo (8%). La media de edad fue de 32.8 años con una desviación típica de 12.2 años. La media de años de escolaridad fue de 14.31 con una desviación estándar de 3.2 años. Las ocupaciones más frecuentes fueron estudiante (27.9%), empleado (11.6%), comerciante (4.5%), y ama de casa (2.8%) y taxista (2.3%). El periodo de recopilación de datos se realizó de marzo a abril de 2016. Los criterios de inclusión de la muestra fueron: tener licencia de conducir y haber residido dentro de los límites de la mancha urbana de la ciudad de Cuernavaca, Morelos, durante al menos los últimos 5 años. Todas aquellas personas que no cumplían con los criterios de inclusión no eran invitadas a participar.

Instrumentos

Este estudio utilizó algunas medidas previamente validadas que evalúan las variables que comprenden este trabajo. Sin embargo, al realizar los análisis estadísticos pertinentes para construir un modelo de ecuaciones estructurales, se

encontró que las estructuras factoriales presentadas en las publicaciones originales no obedecen a las encontradas en este estudio. A continuación, se presentan los análisis factoriales exploratorios y confirmatorios realizados con el fin de proveer de indicadores estables y estadísticamente significativos.

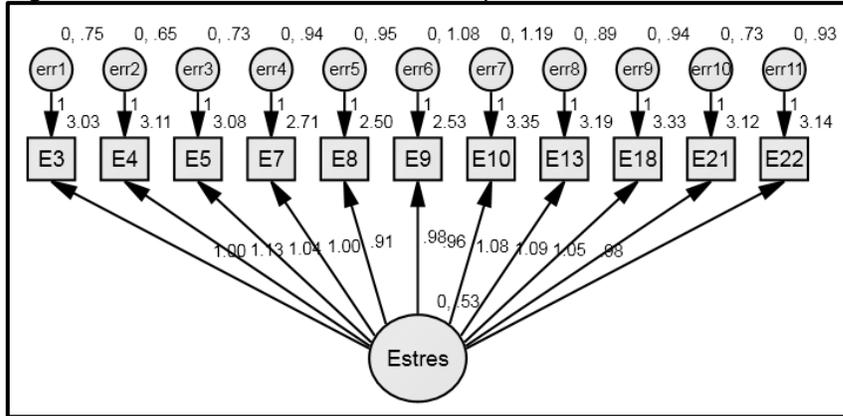
(1) Inventario de Situaciones Estresantes en el Tránsito (ISET; Dorantes Argandar *et al.*, 2016), con un alpha de Crombach de .87 para este estudio. Este instrumento permite evaluar el estrés que manifiestan los conductores ante elementos del contexto de la movilidad. Este inventario está compuesto por 22 ítems tipo Likert de 1 a 5 que miden frecuencia, siendo 1 nunca, 2 a veces, 3 con frecuencia, 4 muchas veces y 5 siempre. En la publicación original, los autores informan que cuenta con tres factores que explican el 53% de la varianza. Sin embargo, un análisis factorial exploratorio a través del método de máxima verosimilitud sin método de rotación realizado para este estudio demuestra que de los 21 ítems que incluye la escala, sólo 11 ítems obtuvieron comunalidades por encima de 0.4, correspondiendo a un solo factor que explica 44.36% de la varianza (medida de adecuación muestral KMO = 0.89, $X^2 = 4932.19$ gl = 55 $p \leq .001$), correlacionando significativamente todos los ítems entre sí. Las cargas factoriales se presentan en la tabla 1.

Tabla 1. Cargas factoriales para el ISET.

	Factor
	1
Las personas que conducen violentamente.	.693
Que otras personas que vayan en el mismo auto, den indicaciones sobre cómo conducir.	.681
Cuando otro conductor no te respeta.	.651
Cuando un pasajero critica mi forma de conducir.	.650
La imprudencia de los peatones.	.642
Cuando los pasajeros hablan muy fuerte entre sí, o discuten.	.627
La gente que usa excesivamente el claxon.	.622
Las personas que intentan meterse en la fila.	.620
Los policías prepotentes.	.603
Que el coche que va delante de mí no use las direccionales para dar vuelta.	.578
Los policías corruptos.	.518

A esta estructura factorial se le realizó un análisis factorial confirmatorio, el cual se presenta en la figura 1.

Figura 1. Análisis Factorial Confirmatorio para el Inventario de Situaciones Estresantes en el Tránsito.



El CFA realizado al ISET alcanzó niveles mínimos esperados ($X^2 = 1049.31$ gl = 44 $p \leq .001$), aunque sus niveles de ajuste no alcanzan las exigencias de un modelo óptimo (CFI = .8 TLI = .7 RMSEA = .14) (Ruiz, Pardo, y Martín, 2010; Teresa et al., 2016).

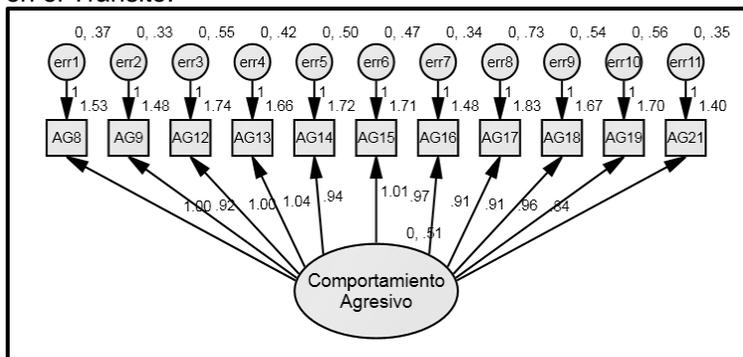
(2) el Inventario de Conductas Agresivas en el Tránsito (ICAT; Dorantes-Argandar et al., 2015b; Dorantes-Argandar et al., 2015a) con un alpha de Crombach de 0.92 para este estudio. Este instrumento permite evaluar qué comportamientos agresivos son más frecuentes, y por lo tanto construir un índice de agresividad para cada conductor. Este inventario está compuesto por 21 ítems tipo Likert de 1 a 5 que miden frecuencia, siendo 1 nunca, 2 a veces, 3 con frecuencia, 4 muchas veces y 5 siempre. Las publicaciones en las que se reporta el uso de este instrumento manifiestan que el inventario cuenta con 3 factores que explican el 55% de la varianza total. Sin embargo, el análisis factorial exploratorio realizado a través del método de máxima verosimilitud sin método de rotación muestra que sólo 11 de los ítems obtienen comunales por encima de 0.4, componiendo un único factor que explica 54.54% de la varianza, (medida de adecuación muestral KMO = .94, $X^2 = 6518.32$ gl = 55 $p \leq .001$), correlacionando significativamente todos los ítems entre sí. Las cargas factoriales se presentan en la tabla 2.

Tabla 2. Cargas factoriales para el ICAT.

	Factor 1
Agredir físicamente o amenazar con agredir a otras personas o automóviles.	.760
Faltar al respeto o articular comentarios discriminatorios hacia niños, ancianos o mujeres.	.759
Agredir con el vehículo a otras personas o automóviles.	.753
No respetar el espacio entre los automóviles a manera de agresión.	.752
Agredir verbalmente a otras personas o automóviles.	.721
Hacer contacto, con el automóvil, a otro automóvil o persona a manera de agresión (incluyendo daños físicos).	.712
Agredir de manera no verbal a otras personas o automóviles (incluyendo gestos o señas, silbar, mirar agresivamente o escupir).	.690
Usar agresiva, excesiva o inadecuadamente las luces altas/largas.	.688
No respetar el orden de la fila y/o circular en sentido contrario para llegar más rápido.	.673
No ceder o impedir el paso a los peatones.	.658
No respetar el reglamento de tránsito y/o los señalamientos (incluyendo semáforos en rojo).	.598

A esta estructura factorial se le realizó un análisis factorial confirmatorio, el cual se presenta en la figura 2.

Figura 2. Análisis Factorial Confirmatorio realizado para el Inventario de Comportamientos Agresivos en el Tránsito.



El CFA realizado al ICAT alcanzó niveles mínimos esperados ($X^2 = 501.96$ gl = 44 $p \leq .001$), aunque sus niveles de ajuste no alcanzan las exigencias de un modelo óptimo (CFI = .94 TLI = .9 RMSEA = .09) (Ruiz et al., 2010; Teresa et al., 2016).

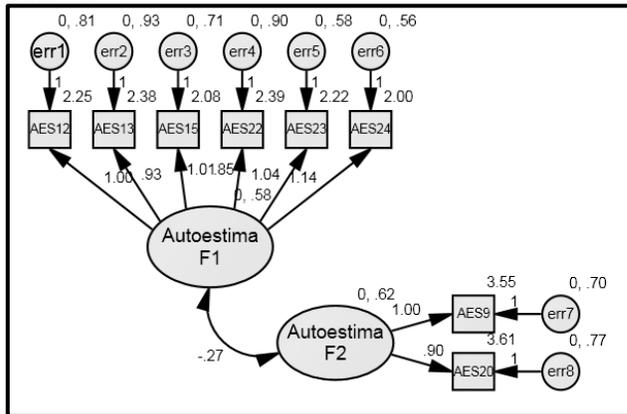
(3) el inventario de Autoestima Coopersmith para adultos, adaptada al castellano por (Lara-Cantú, Verduzco, Acevedo, y Cortés, 1993) con un alpha de Crombach de 0.74 para este estudio. Este instrumento permite evaluar la autoestima en jóvenes adultos, adultos y adultos mayores. La validación en México reporta dos factores que explican un 51.7% de la varianza, y está compuesto por 25 ítems tipo Likert de 1 a 5 que miden frecuencia, siendo 1 nunca, 2 a veces, 3 con frecuencia, 4 muchas veces y 5 siempre. Nuevamente, el análisis factorial exploratorio realizado a través del método de máxima verosimilitud sin método de rotación en este estudio muestra que sólo 8 ítems cuentan con comunalidades por encima de .4, componiendo dos factores que explican 57.98% de la varianza, (medida de adecuación muestral KMO = 0.84, $X^2 = 2570.53$ gl = 28 $p \leq .001$), correlacionando significativamente todos los ítems entre sí. Las cargas factoriales se presentan en la Tabla 3.

Tabla 3. Cargas factoriales para el IAC.

	Factor	
	1	2
Muchas veces me gustaría ser otra persona.	.743	
Con frecuencia me desanimo en lo que hago.	.705	
Tengo mala opinión de mí mismo(a).	.660	
Me cuesta mucho trabajo aceptarme como soy.	.626	
Mi vida es muy complicada.	.588	
Siento que mi familia me presiona.	.576	
Mi familia me comprende.		.658
Mi familia generalmente toma en cuenta mis sentimientos.		.405

A esta estructura factorial se le realizó un análisis factorial confirmatorio, el cual se presenta en la figura 3.

Figura 3. Análisis Factorial Confirmatorio para el Inventario de Autoestima de Coopersmith para adultos.



El CFA realizado al ICA alcanzó niveles mínimos esperados ($X^2 = 154.8$ gl = 19 $p \leq .001$), aunque sus niveles de ajuste no alcanzan las exigencias de un modelo óptimo (CFI = 0.95 TLI = 0.9 RMSEA = .08) (Ruiz *et al.*, 2010; Teresa *et al.*, 2016).

(4) un Inventario de Atribución Negativa en el Tránsito (IANT) que se desarrolló expofeso para este estudio, cuya construcción se presenta a continuación.

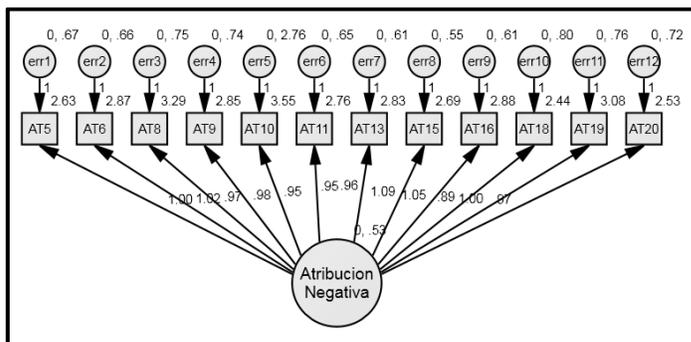
Se encuestó a 104 individuos (49% mujeres, 51% hombres; media de edad=34.5, des.tip. = 12.3) a través del equipo de investigación de este estudio. Se les entregó un formato en papel que solicitaba 3 respuestas a la pregunta “¿Por qué las personas conducen agresivamente?”, para posteriormente contabilizar las 20 respuestas más frecuentes. Dichas respuestas constituyeron los ítems de la escala, y dicha escala fue anexada a la batería que se construyó para este estudio. El análisis factorial exploratorio realizado a través del método de máxima verosimilitud sin método de rotación mostró que sólo 12 de los ítems incluidos en el inventario obtuvieron comunales por encima de .4, componiendo un solo factor que explica 46.74% de la varianza, (medida de adecuación muestral KMO = 0.92, $X^2 = 5672.19$ gl = 66 $p \leq .001$), correlacionando significativamente todos los ítems entre sí. Las cargas factoriales se presentan en la tabla 4.

Tabla 4. Cargas factoriales para el IANT.

	Factor 1
Los conductores suelen ser personas inconscientes e irresponsables.	.715
El conductor en general carece de un verdadero respeto hacia el otro.	.697
Los conductores se enfadan con facilidad.	.678
El conductor es imprudente.	.667
El conductor suele ser muy agresivo en su comportamiento.	.662
El conductor es muy impaciente.	.659
Los conductores son personas irresponsables.	.646
Los conductores son personas egoístas y prepotentes.	.641
El conductor busca vengarse y restablecer su valor propio.	.637
Los conductores son personas carentes de cordura.	.630
Las personas suelen conducir con mucha prisa.	.584
Los conductores no están del todo cuerdos.	.582

A esta estructura factorial se le realizó un análisis factorial confirmatorio, el cual se presenta en la figura 4.

Figura 4. Análisis factorial confirmatorio para el IAC



El CFA realizado al IAC alcanzó niveles mínimos esperados ($X^2 = 608.42$ gl = 54 p $\leq .001$), aunque sus niveles de ajuste no alcanzan las exigencias de un modelo óptimo (CFI = .9 TLI = .86 RMSEA = .09) (Ruiz et al., 2010; Teresa et al., 2016). Dicho instrumento cuenta con un Alfa de Crombach de .89.

(5) una Escala de Apego a las Normas en el Tránsito (EANT) que se desarrolló ex profeso para este estudio, cuya construcción se presenta a continuación. Se

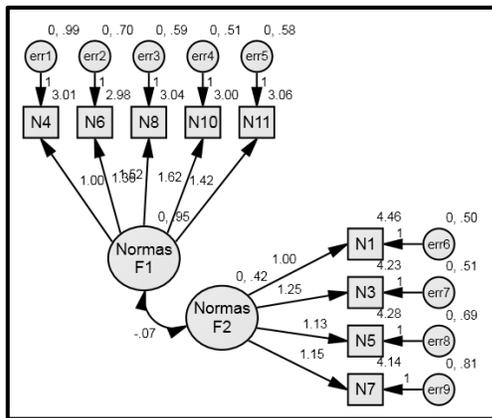
encuestó a 102 individuos (50% mujeres, 50% hombres; media de edad=29.6, des.tip.=10.6) a través del equipo de investigación de este estudio. Se les entregó un formato en papel que solicitaba 3 respuestas a la pregunta “¿Cuáles son las normas de tránsito que menos se respetan?”, para posteriormente contabilizar las 11 respuestas más frecuentes. Dichas respuestas constituyeron los ítems de la escala, y dicha escala fue anexada a la batería que se construyó para este estudio. El análisis factorial exploratorio realizado a través del método de máxima verosimilitud sin método de rotación mostró que sólo 9 de los ítems incluidos en el inventario obtuvieron comunalidades por encima de 0.4, componiendo dos factores que explican 69.64% de la varianza, (medida de adecuación muestral KMO = 0.86, $X^2 = 5929.59$ gl = 36 $p \leq .001$), correlacionando significativamente todos los ítems entre sí. Las cargas factoriales se presentan en la tabla 5.

Tabla 5. Cargas factoriales para el EANT.

	Factor	
	1	2
Circular en sentido contrario.	.908	
Conducir bajo los efectos del alcohol y/o las drogas.	.888	
Realizar vueltas prohibidas.	.875	
Estacionarse indebidamente u obstruyendo el paso.	.846	
Utilizar el teléfono celular mientras conduce.	.700	
Utilizar las direccionales para indicar que va a dar vuelta.		.748
Respetar los semáforos en rojo.		.669
Utilizar el cinturón de seguridad.		.657
Respetar las vías peatonales.		.637

A esta estructura factorial se le realizó un análisis factorial confirmatorio, el cual se presenta en la figura 5.

Figura 5. Análisis Factorial Confirmatorio para el Escala de Apego a las Normas en el Tránsito.



El CFA realizado al EANT alcanzó niveles mínimos esperados ($X^2 = 152.37$ gl = 26 $p \leq .001$), y sus niveles de ajuste alcanzan las exigencias de un modelo óptimo (CFI = .98 TLI = .96 RMSEA = .01) (Ruiz et al., 2010; Teresa et al., 2016). Este instrumento cuenta con un Alfa de Crombach de .78.

RESULTADOS

Los índices de las escalas presentadas en este estudio se computaron usando el paquete SPSS v.21, sumando los valores obtenidos para cada ítem y dividiendo entre el número de ítems. Esto generó valores entre 1 y 5 para todas las escalas, y sobre estos índices se realizó en primer lugar una prueba de Kolmogorov-Smirnov para asegurar la normalidad de los datos, y se corroboró que todos los indicadores tenían una significancia menor a 0.001. A continuación, se realizó un análisis de comparación de medias t de Student para muestras independientes para observar diferencias entre los grupos, y se encontró que los hombres son más agresivos que las mujeres ($t = 0.812$, gl = 1085, $p \leq .001$). Se construyeron grupos de edad y años de escolaridad dividiéndolos en dos grupos a partir de la mediana (antes de la mediana y después de la mediana), y se encontró que los conductores jóvenes se estresan más que los mayores ($t = 3.39$, gl = 1143, $p \leq .001$), y que los individuos con menos años de escolaridad son más agresivos ($t = 3.94$, gl = 1107, $p \leq .001$) y poseen mayor autoestima en ambos factores de la escala ($t(f1) = 5.22$, gl = 1119, $p \leq .001$; $t(f2) = 2.78$ gl = 1131 $p \leq .001$). Esto sugirió añadir edad y años de

escolaridad a la matriz de correlación de Pearson que se realiza para encontrar la relación entre todas las variables, la cual se presenta en la Tabla 1.

Tabla 6. Correlaciones de Pearson para todas las variables incluidas en este estudio.

	Atribución Negativa	Comportamiento Agresivo	Estrés	Apego a Normas F1	Apego a Normas F2	Autoestima F1	Autoestima F2	Edad
Comportamiento Agresivo	.172**							
Estrés	.170**	.180**						
Apego a Normas F1		.060*	.117**					
Apego a Normas F2		.444**		.085**				
Autoestima F1	.172**	.327**	.144**		.260**			
Autoestima F2		.208**			.263**	.330**		
Edad			-.089**	-.076**				
Años de Escolaridad		-.132**		-.116**	-.142**	-.130**	-.103**	-.079**

A través de la matriz de correlaciones de Pearson se puede observar la relación que hay entre el comportamiento agresivo y las demás variables incluidas en este estudio, con la excepción de la edad. También es notorio que la correlación con el indicador más alto la tiene el comportamiento Agresivo con el segundo factor de la Escala de Apego a Normas en el Tránsito. Finalmente, se encuentra que los años de escolaridad tienen una relación inversa con todas las variables del estudio. En base a estos análisis observados se construyó un modelo de ecuaciones estructurales, el cual se presenta en la Figura 6.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

El objetivo principal de este estudio era determinar las relaciones entre las variables de estudio, lo cual se pudo obtener sólo parcialmente. Los indicadores estadísticos del modelo no alcanzan los niveles óptimos, aunque sí se obtienen los mínimos. De estos resultados podemos inferir que las relaciones existen, pero falta mucho trabajo determinar su naturaleza exacta, y la importancia relativa de los factores psicológicos a la base del comportamiento agresivo en el conductor cuernavacense. La hipótesis era que la atribución hostil jugaría un papel mediador entre las variables, pero se encuentra que la relación es mucho más compleja y que requiere de mucho más profundización. No se puede establecer un modelo que explique qué variables influyen en cuáles otras, para poder acercarnos a la verificación de hipótesis causales respecto al comportamiento agresivo.

Se sabe que la personalidad está implicada en la generación de atribuciones que los individuos hacen de un hecho determinado (Britt y Garrity, 2006), y esto se puede observar a través de este trabajo. El entorno de México en general, y en específico a la ciudad de Cuernavaca, Morelos, presenta las condiciones que sugieren la necesidad de hacer este tipo de estudios. A través de él se encuentran varios hechos de interés científico relativos al impacto que el contexto tiene en los individuos. Al observar las diferencias de medias encontradas en la muestra, se puede percibir la influencia que tienen las variables estructurales en las variables de estudio. En otras palabras, se vuelve a encontrar que son los hombres jóvenes con menor número de años de escolarización, los que más propensos son a comportarse agresivamente y a ser vulnerables a las vicisitudes de su entorno y a padecer más estrés. Esto coincide con un sinnúmero de investigaciones realizadas en materia de agresividad tanto en el contexto de la movilidad, como fuera de él (Deffenbacher, Petrilli, Lynch, Oetting, y Swaim, 2003; Diekmann, Jungbauer-Gans, Krassnig, y Lorenz, 1996; Dodge y Somberg, 1987; Dorantes Argandar *et al.*, 2016; Dorantes-Argandar *et al.*, 2015a, 2015b; Dula y Geller, 2003; Edwards, Warren, Tubré, Zyphur, y Hoffner-Prillaman, 2013; Gasser *et al.*, 2012; Gómez-Azcarate *et al.*, 2014; Helfritz-Sinville y Stanford, 2014; Hennessy y Wiesenthal, 2002; Herrero-Fernández, 2011; Houston, Johnson, Skinner, y Clayton, 2006; Kováčsová *et al.*,

2014; Lennon y Watson, 2015; Martins, 2013). La problemática abordada es definitivamente una cuestión de desarrollo psicosocial (Dodge y Somberg, 1987; Gasser *et al.*, 2012; Härkönen, 2007; Reef *et al.*, 2010; Robins y Pals, 2002; Runions y Keating, 2010; Torregrosa *et al.*, 2011; Werner, 2012; Yeager *et al.*, 2013), pero no necesariamente tiene que ser una cuestión de género y/o sexo. Se requiere de una mucho mayor profundización en materia de factores psicosociales y cuestiones de género para poder ahondar en esta dirección.

El estrés se genera a partir de una serie de factores psicológicos, psicosociales y de personalidad en tal grado que es difícil determinar dónde termina el efecto del entorno, y dónde empieza el efecto del individuo mismo. Parecería que aquellas cosas que hacen que los seres humanos sean diferentes y comparables al mismo tiempo, determinan el nivel de impacto que tiene la realidad sobre de ellos (Lazarus y Folkman, 1984). Esto hace que la búsqueda de la comprensión del comportamiento agresivo del ser humano, y particularmente del cuernavacense, se complique en gran medida. Se ha encontrado que el estrés es elevado en esta ciudad (Dorantes Argandar *et al.*, 2016; Lima-Aranzaes, Juárez-García, y Arias-Galicia, 2012; Treviño-Siller, Híjar, y Mora, 2011), pero falta determinar cómo y por qué el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos se está viendo afectada, particularmente en lo que concierne a la movilidad.

Las grandes diferencias encontradas en los análisis factoriales respecto a las escalas al compararlas con las publicaciones originales, sugieren que los resultados de este estudio deben de ser tomados con cautela. Esto pudiera indicar una problemática metodológica, y por lo tanto, merece dedicarle atención empírica y un replanteamiento de la metodología, profundizar en la comprensión del comportamiento agresivo y en su relación con la personalidad, y buscar si los cuernavacenses padecen una dinámica diferente a la encontrada en otras ciudades (Bartels *et al.*, 2003; Haavind, 2003; Reef *et al.*, 2010).

Las limitaciones de este estudio son varias. La primera de ellas es la generalizabilidad de los datos, aunque el tamaño de la muestra es muy bueno y se encuentran resultados significativos, el haber utilizado datos de una sola ciudad, restringe los resultados a la circunscripción de la misma. Adicionalmente, el haber

utilizado dos instrumentos que no han sido previamente validados restringe un poco las asunciones generadas por este estudio. Finalmente, dado que se utiliza una metodología meramente cuantitativa, no puede profundizar en las particularidades finas de los argumentos generados. Se recomienda realizar estudios en otras ciudades de la misma región para poder comprobar la veracidad de las asunciones, así como realizar estudios de corte cualitativo y/o mixto para tener una mejor comprensión del fenómeno.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abdu, R., Shinar, D., y Meiran, N. (2012). Situational (state) anger and driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(5), 575–580. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2012.05.007>
- Arnau-Sabatés, L., Sala-Roca, J., y Jariot-Garcia, M. (2012). *Emotional abilities as predictors of risky driving behavior among a cohort of middle aged drivers. Accident Analysis y Prevention* (45). <http://doi.org/10.1016/j.aap.2011.07.021>
- Auerbach, R. P., y Gardiner, C. K. (2012). Moving beyond the trait conceptualization of self-esteem: The prospective effect of impulsiveness, coping, and risky behavior engagement. *Behaviour Research and Therapy*, 50(10), 596–603. <http://doi.org/10.1016/j.brat.2012.06.002>
- Bailey, S., Lennon, A., y Watson, B. (2016). Getting mad may not mean getting even: The influence of drivers' ethical ideologies on driving anger and related behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 36, 104–116. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2015.11.004>
- Bandura, A., y Locke, E. a. (2003). Negative self-efficacy and goal effects revisited. *The Journal of Applied Psychology*, 88(1), 87–99. <http://doi.org/10.1037/0021-9010.88.1.87>
- Bartels, M., Hudziak, J. J., Van den Oord, E. J. C. G., Van Beijsterveldt, C. E. M., Rietveld, M. J. H., y Boomsma, D. I. (2003). Co-occurrence of aggressive behavior and rule-breaking behavior at age 12: Multi-rater analyses. *Behavior Genetics*, 33(5), 607–621.

<http://doi.org/10.1023/A:1025787019702>

Britt, T. W., y Garrity, M. J. (2006). Attributions and personality as predictors of the road rage response. *The British Journal of Social Psychology / the British Psychological Society*, 45(Pt 1), 127–147.

<http://doi.org/10.1348/014466605X41355>

Deffenbacher, J. L., Petrilli, R. T., Lynch, R. S., Oetting, E. R., y Swaim, R. C. (2003). The driver's angry thoughts questionnaire: A measure of angry cognitions when driving. *Cognitive Therapy and Research*, 27(4), 383–402.

<http://doi.org/10.1023/A:1025403712897>

Diekmann, a, Jungbauer-Gans, M., Krassnig, H., y Lorenz, S. (1996). Social status and aggression: a field study analyzed by survival analysis. *The Journal of Social Psychology*. <http://doi.org/10.1080/00224545.1996.9712252>

Dodge, K. a, y Somberg, D. R. (1987). Hostile attributional biases among aggressive boys are exacerbated under conditions of threats to the self.

Child Development, 58(1), 213–224. <http://doi.org/10.1111/1467-8624.ep7264206>

Dorantes-Argandar, G., Cerda-Macedo, E. A., Tortosa-Gil, F., y Ferrero Berlanga, J. (2015a). Accidentalidad de automóviles de uso particular en México: influencia del estrés y la agresividad. *Psiencia Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, (7), 418–427. <http://doi.org/10.5872/psiencia/7.3.121>

Dorantes-Argandar, G., Cerda-Macedo, E. A., Tortosa-Gil, F., y Ferrero Berlanga, J. (2015b). Agresividad vial como predictor del estrés y del comportamiento prosocial, y su influencia en la siniestralidad de vehículos particulares en México. *Ansiedad Y Estrés*, 21(3), 207–217.

Dorantes Argandar, G., Tortosa Gil, F., y Ferrero Berlanga, J. (2016). Measuring situations that stress Mexicans while driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 37, 154–161.

<http://doi.org/10.1016/j.trf.2015.12.014>

Dula, C. S., y Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 34(5), 559–566. <http://doi.org/10.1016/j.jsr.2003.03.004>

Edwards, B. D., Warren, C. R., Tubré, T. C., Zyphur, M. J., y Hoffner-Prillaman, R.

- (2013). The Validity of Narcissism and Driving Anger in Predicting Aggressive Driving in a Sample of Young Drivers. *Human Performance*, 26(3), 191–210. Retrieved from 10.1080/08959285.2013.795961
- Gasser, L., Malti, T., y Gutzwiller-Helfenfinger, E. (2012). Aggressive and nonaggressive children's moral judgments and moral emotion attributions in situations involving retaliation and unprovoked aggression. *The Journal of Genetic Psychology: Research and Theory on Human Development*, 173(4), 417–439. <http://doi.org/10.1080/00221325.2011.614650>
- Gómez–Azcarate, E., Vera, A., Ávila, M. E., Musitu, G., Vega, E., Dorantes, G., ... Dorantes, G. (2014). Resiliencia y felicidad de adolescentes frente a la marginación urbana en México, 14(1), 45–68.
- Haavind, H. (2003). Masculinity by rule-breaking: cultural contestations in the transitional move from being a child to being a young male. *Nora: Nordic Journal of Women's Studies*, 11(2), 89–100. <http://doi.org/10.1080/08038740310002941>
- Härkönen, U. (2007). The Bronfenbrenner ecological systems theory of human development. *English*, 1–19.
- Harris, P. B., Houston, J. M., Vazquez, J. A., Smither, J. A., Harms, A., Dahlke, J. A., y Sachau, D. A. (2014). The Prosocial and Aggressive Driving Inventory (PADI): A self-report measure of safe and unsafe driving behaviors. *Accident Analysis and Prevention*, 72, 1–8. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2014.05.023>
- Helfritz-Sinville, L. E., y Stanford, M. S. (2014). Hostile attribution bias in impulsive and premeditated aggression. *Personality and Individual Differences*, 56(1), 45–50. <http://doi.org/10.1016/j.paid.2013.08.017>
- Hennessy, D. a., y Wiesenthal, D. I. (2002). Aggression, violence, and vengeance among male and female drivers. *Transportant Quarterly*. Retrieved from <http://web.a.ebscohost.com.ezproxy.lib.swin.edu.au/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=ef57613c-39c6-449e-82f8-1418b95452a6@sessionmgr4005yvid=2yhid=4114>
- Herrero-Fernández, D. (2011). Psychometric adaptation of the driving anger expression inventory in a spanish sample: Differences by age and gender. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14,

324–329. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2011.03.001>

Hinojosa-Reyes, R., Jiménez-Sánchez, P. L., Hernández-Hernández, V., y Campos Alanís, J. (2012). Siniestralidad por accidentes de tránsito en México: una aproximación desde el análisis espacial. *Geografía Y Sistemas de Información Geográfica*, 4(4), 291–309.

Houston, J. M., Johnson, J. A., Skinner, A. N., y Clayton, M. V. (2006). Assessing aggressive driving: Comparing four self-report measures. *North American Journal of Psychology*, 8(2), 301–306. Retrieved from <http://www.scopus.com/inward/record.url?eid=2-s2.0-34347210722partnerID=40ymd5=9ee1ef74883df65e13fe338a0f443ac0>

Kováčsová, N., Rosková, E., y Lajunen, T. (2014). Forgivingness, anger, and hostility in aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, 62, 303–308. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2013.10.017>

Lan, K. L., Abdullah, M. C., y Roslan, S. (2010). Understanding Media Violence and the Development of Aggressive Behaviour of School Children. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 7, 522–527. <http://doi.org/10.1016/j.sbspro.2010.10.070>

Lara-Cantú, M. A., Verduzco, M. A., Acevedo, M., y Cortés, J. (1993). VALIDEZ Y CONFIABILIDAD DEL INVENTARIO DE AUTOESTIMA DE COOPERSMITH PARA ADULTOS, EN POBLACION MEXICANA. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 25(2), 247–255.

Lazarus, R., y Folkman, S. (1984). *Stress, appraisal, and coping*. *Behaviour Research and Therapy* (23). New York: Springer Publishing Company. [http://doi.org/10.1016/0005-7967\(85\)90087-7](http://doi.org/10.1016/0005-7967(85)90087-7)

Lennon, A. J., y Watson, B. C. (2015). A matter of style? Driver attributional “style” in accounting for the driving of others as protective or as predisposing drivers towards retaliatory aggressive driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 30, 163–172. <http://doi.org/10.1016/j.trf.2015.03.001>

Lennon, A., Watson, B., Arlidge, C., y Fraine, G. (2011). “You’re a bad driver but i just made a mistake’: Attribution differences between the “victims” and “perpetrators” of scenario-based aggressive driving incidents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(3), 209–221.

<http://doi.org/10.1016/j.trf.2011.01.001>

Lila, M., Gracia, E., y Herrero, J. (2012). Asunción de responsabilidad en hombres maltratadores: influencia de la autoestima, la personalidad narcisista y la personalidad antisocial [Responsibility assumption among male batterers: self-esteem, narcissistic and antisocial personality influence]. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 44(2), 99–108. Retrieved from <http://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=4015653>

Locke, K. D. (2009). Aggression, narcissism, self-esteem, and the attribution of desirable and humanizing traits to self versus others. *Journal of Research in Personality*, 43(1), 99–102. <http://doi.org/10.1016/j.jrp.2008.10.003>

MacKinnon-Lewis, C., Lindsey, E. W., Frabutt, J. M., y Chambers, J. C. (2014). Mother-Adolescent conflict in African American and European American families: The role of corporal punishment, adolescent aggression, and adolescents' hostile attributions of mothers' intent. *Journal of Adolescence*, 37(6), 851–861. <http://doi.org/10.1016/j.adolescence.2014.05.005>

Mann, F. D., Engelhardt, L., Briley, D. A., Grotzinger, A. D., Patterson, M. W., Tackett, J. L., ...Harden, K. P. (2017). Sensation seeking and impulsive traits as personality endophenotypes for antisocial behavior: Evidence from two independent samples. *Personality and Individual Differences*, 105, 30–39. <http://doi.org/10.1016/j.paid.2016.09.018>

Martins, N. (2013). Televised relational and physical aggression and children's hostile intent attributions. *Journal of Experimental Child Psychology*, 116(4), 945–952. <http://doi.org/10.1016/j.jecp.2013.05.006>

Meesuaisinta, M., Pathumcharoenwattana, W., y Boonprakob, P. (2014). The Main Elements of a Transformative Learning Process to Enhance Authentic Self-esteem of Male Violent Juvenile Delinquents: A Systematic Review Study. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 152, 925–930. <http://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.09.344>

Reef, J., Diamantopoulou, S., Van Meurs, I., Verhulst, F., y Van Der Ende, J. (2010). Predicting adult emotional and behavioral problems from externalizing problem trajectories in a 24-year longitudinal study. *European Child and Adolescent Psychiatry*, 19(7), 577–585. <http://doi.org/10.1007/s00787-010-0088-6>

- Rentzsch, K., Schröder-Abé, M., y Schütz, A. (2015). Envy mediates the relation between low academic self-esteem and hostile tendencies. *Journal of Research in Personality, 58*, 143–153. <http://doi.org/10.1016/j.jrp.2015.08.001>
- Robins, R. W., y Pals, J. L. (2002). Implicit self-theories in the academic domain: implications for goal orientation, attributions, affect and self-esteem change. *Self and Identity, 1*(1), 313–336. <http://doi.org/10.1080/1529886029010680>
- Ruiz, M. A., Pardo, A., y Martín, S. (2010). Modelo de ecuaciones estructurales. *Papeles Del Psicólogo, 31*(1), 34–45. Retrieved from www.redalyc.org/articulo.oa?id=77812441004
- Runions, K. C., y Keating, D. P. (2010). Anger and inhibitory control as moderators of children's hostile attributions and aggression. *Journal of Applied Developmental Psychology, 31*(5), 370–378. <http://doi.org/10.1016/j.appdev.2010.05.006>
- Salstone, R. (2001). Attribution Differences for Driving while Impaired: A Comparison of Alcoholics, Inmates, and Impaired Drivers. *The Journal of Social Psychology, 141*(1), 1–12. <http://doi.org/10.1177/017084068800900203>
- Tang, T. L., y Reynolds, D. B. (1993). Effects of Self-Esteem and Perceived Goal Difficulty on Goal Setting , Gertainty , Task Performance , and Attributions. *Human Resource Development Quarterly, 4*(2), 153–170.
- Teresa, M., Portillo, E., Andrés, J., Gómez, H., Ortega, V. E., y Moreno, G. M. (2016). Modelos de Ecuaciones Estructurales : Características , Fases , Construcción , Aplicación y Resultados. *Ciencia y Trabajo, 18*(55), 16–22.
- Thompson, J., Berk, M., O'Donnell, M., Stafford, L., y Nordfjaern, T. (2015). The association between attributions of responsibility for motor vehicle accidents and patient satisfaction: a study within a no-fault injury compensation system. *Clinical Rehabilitation, 29*(5), 500–508. <http://doi.org/10.1177/0269215514546009> [doi]
- Torregrosa, M. S., Ingles, C. J., y Garcia-Fernandez, J. M. (2011). Aggressive Behavior as a Predictor of Self-Concept: A Study with a Sample of Spanish Compulsory Secondary Education Students. *Psychosocial Intervention, 20*(2), 201–212. <http://doi.org/10.5093/in2011v20n2a8>

- Vannucci, M., Nocentini, A., Chiorri, C., y Menesini, E. (2014). *Brief report: Violent false memories and engagement in aggressive and delinquent behavior: An investigation in adolescents. Journal of Adolescence* (Vol. 37). <http://doi.org/10.1016/j.adolescence.2014.09.007>
- Werner, N. E. (2012). Do hostile attribution biases in children and parents predict relationally aggressive behavior? *The Journal of Genetic Psychology*, 173(3), 221–45. <http://doi.org/10.1080/00221325.2011.600357>
- Xu, Y., Li, Y., y Jiang, L. (2014). The effects of situational factors and impulsiveness on drivers' intentions to violate traffic rules: Difference of driving experience. *Accident Analysis y Prevention*, 62, 54–62. <http://doi.org/10.1016/j.aap.2013.09.014>
- Yeager, D. S., Miu, A. S., Powers, J., y Dweck, C. S. (2013). Implicit theories of personality and attributions of hostile intent: A meta-analysis, an experiment, and a longitudinal intervention. *Child Development*, 84(5), 1651–1667. <http://doi.org/10.1111/cdev.12062>