

Estudi de les conductes i respostes que es presenten en situacions  
de risc i d'alt nivell d'estrés , associades als accidents de trànsit a  
Catalunya.

Alexia Zamora

Facultat de Psicologia, Ciències de l'Educació i de l'Esport – Blanquerna (URL)

28 de maig del 2018

Alexia Zamora Barrio – Universitat Ramon Llull, Blanquerna

Grau en Psicologia

Treball de Final de Grau dirigit per: Lluís Botella Garcia del Cid

Universitat Ramon Llull, Blanquerna, carrer del Císter 34, Barcelona

Contacte: alexiazb@blanquerna.url.edu

### **Resum**

Aquest treball de final de grau vol mirar les respostes i conductes que apareixen enfront de situacions de perill, específicament aquelles d'accidents de trànsit, per saber si aquestes estan determinades i/o influïdes per determinants específics, caracteritzats per l'aparició de l'instint de supervivència. En l'estudi, ens centrarem en les vivències explicades per un total de 7 persones, les quals havien patit un accident de trànsit feia entre 2 anys i 2 mesos. Els resultats han mostrat tenir semblances en les conductes, reaccions i pensaments emesos en el moment, així com que les conductes de risc són més propenses en els homes que en les dones. Es considera doncs que l'instint de supervivència és comú en els moments de situacions de risc, i en aquest cas, específicament dels accidents de trànsit a Catalunya.

*Paraules clau:* instint de supervivència, reaccions, conductes, accidents de trànsit, conductes de risc.

### **Abstract**

This final degree as for objective to look at the answer and behaviors that appear in dangerous situations, specially with road accidents. To know if there are determined and influenced by specifics, characteristics and followed by the survival instinct. In this study, we will concentrate are selfs on seven people that explain there experience and they will have had that experience in between two years and two month from now. The results have shown similarities between the behaviors, the reactions and the thoughts that they have had when the accident happened. Like divers whith risks are more prone to be men than women. We consider then that the survival instincts are common in risk situations, and in this case especially, the transit accidents in Catalonia.

*Key words:* survival instinct, reactions, behaviors, traffic accidents, risk behaviors.

## Introducció

Quan parlem d'accidents o emergències, ens referim a situacions en les quals no hi ha un gran nombre de morts, és a dir millars de persones, i seran situacions diàries considerades de poca importància, en comparació amb desastres i catàstrofes (García, Gil i Valero, 2001). Per tant, quan parlem d'un accident, ens referirem a un tipus de situació que no altera la vida diària de la població i no necessita d'una actuació extraordinària per part dels serveis sanitaris. De més, tenim en compte que ens referim a una població que en el moment de la situació denominada accident es trobaven dins d'edificis, ... o en el nostre cas d'automòbils (De Nicolàs, 2000, citat per García, Gil i Valero, 2001).

Els accidents de tràfic tot i que ara estan en disminució, han tingut sempre un **impacte important en la societat**, ja que aquests estan presents en el nostre dia a dia. És a dir que n'hi ha tant a **zones interurbanes com a urbanes**, a més a més de tenir en compte la condició de la víctima (conductor, passatger, vianant, ...) i el mitjà de locomoció utilitzat en el moment de l'accident. A partir de l'**anuari estadístic d'accidents de trànsit a Catalunya (2016)** sabem que durant l'any 2016 hi va haver un **total de 26.995** accidents en total (comprentent zona interurbana i urbana), amb 34.211 ferits greus, 1.839 ferits greus i 231 morts, dels quals el **52,33% van ser amb turismes** i el **20,27% amb motocicletes** (entre d'altres). Per altra banda, a partir d'un gràfic proporcionat per la universitat de Louvain, Bèlgica, podem veure com un 31% dels desastres, són accidents de trànsit (EM-DAT), tenint doncs el nombre més gran en comparació amb altres desastres en els anys 1994 i 2003 (García, Gil i Valero, 2007). Així doncs a partir d'aquestes estadístiques, podem observar com un gran nombre de la població s'ha hagut d'enfrontar a una situació de risc, centrada en accidents de trànsit on és es produeixen una sèrie de respostes i comportaments els quals dependran, entre altres característiques, de

les experiències de la víctima, i de l'estat en què aquesta es trobi en el moment de l'accident (sota substàncies, ansietat, estrès, ...). De més, també s'han de tenir en compte, que a vegades les reaccions emeses en el moment poden estar influïdes pels estudis i/o formacions que s'hagin fet anteriorment a l'accident, com ara formacions de primers auxilis, o també poden estar influïdes per influències externes, com ara informació que s'obté a través d'internet, de llibres i/o persones que han passat per un accident.

Joseph Nuttin (2015), ens deixa entendre que el comportament en un ésser-humà, es pot veure com un subjecte que reacciona davant d'una acció, esdeveniment, .... Els **processos comportamentals** que apareixen en l'ésser humà, són entesos com a **processos psicològics**. És a dir, que pot ser entès de manera que aquest és emès davant d'una situació per tal de canviar-la. Mowrer (1960) (citada per Nuttin, 2015) diu que el comportament comença amb un acte cognitiu, pel que aquest apareix en el moment on anem a realitzar alguna acció. Aquests són considerats primaris i són apresos a través d'experiències positives o negatives, pel que parlem d'un aprenentatge a partir del condicionament clàssic proposat per Pavlov, el qual el va portar a guanyar un premi Nobel l'any 1904. De més, s'ha considerat que aquests són un instint primari de l'esser humà, ja que un comportament ens portarà a realitzar moltes conductes i respostes en l'ambient (Nuttin, 2015). Per dir-ho d'una altra manera el comportament es basa en les experiències que s'han anat visquant al llarg de la vida (d'aquí la idea de condicionament clàssic), pel que aquest estarà en canvis constats i variarà respecte al món que és percebut i el que és concebut. És a dir, que en el moment d'emetre un comportament, l'acte cognitiu té una part molt important, ja que aquest s'haurà de planificar, organitzar, decidir, ..., pel que dins d'aquest acte cognitiu, les funcions executives tindran un paper primordial. Les funcions executives es troben en el lòbul frontal, i a més a més de permetre anticipar conseqüències i obtenir una bona flexibilitat mental, ens permeten realitzar accions

complexes al llarg del nostre dia a dia, que podem considerar que s'han tornat gairebé inconscients, com ara planificar, organitzar, prendre decisions, .... Lúria (1980) (citat per Ardila & Otrosky-Solís, 2008) proposa tres unitats funcionals de les funcions executives, les quals són (1) alertar i motivació, (2) recepció i processament de la informació, (3) programació, control i verificació. Més endavant, Ardila i Otrosky-Solís (2008), proposen una idea de funcions executives centrada en dues parts, la part metacognitiva, la qual permetria obtenir una solució del problema així com la formació de conceptes i estratègies, i la part més emocional aportant coordinació cognitiva i emoció i motivació. Dins d'aquesta part emocional, també entendríem una part exclusiva de la mateixa persona essent els impulsos personals, que seran exclusius de cada individu, tot i que, personalment, i dins d'aquest estudi, intentarem apreciar si estan caracteritzats per factors comuns. D'aquesta manera, podem dir que les funcions executives tenen una part comportamental molt important, essent doncs, funcions mentals superiors (Vygotsky, 1934) que ajudarien i tindrien un paper molt important en els moments d'emissió de comportament i resposta/acció en un accident. Per altra banda, també s'han de tenir en compte per les diferents fases que podrà passar la víctima en el moment de l'accident i la vulnerabilitat a la qual pot estar predisposada aquesta. És a dir, després del que ens diu Tyhurst (1994, citat per García, Gil i Valero, 2007) entenem que els desastres, i en aquest cas ho apliquem als accidents, apareixen tres fases, les quals són la fase d'impacte, la qual dura del primer moment on es posen en marxa els factors estressants fins al moment on aquests deixen d'actuar. La fase de retrocés, on parlariem de l'actuació dels estressors secundaris i l'última fase, dita de postimpacte, la qual és caracteritzada per la recuperació i rehabilitació de la/es víctima/es. Però cal mencionar un altre autor que proposa d'altres fases en les quals es té en compte la fase on l'individu ha pogut tenir advertències exteriors a la possibilitat de patir per aquest desastre. Així doncs, Powell,

citada per Wettenhall (1975), parla sobre 7 fases, essent advertència, amenaça, impacte, inventari, rescat, remei i recuperació, les quals més endavant són anomenades com a fases de preimpacte, aquelles on parlarien d'advertències i idees d'amenaça, la fase d'impacte, que seria la relacionada amb l'aparició de les respostes, conductes i factors estressants i, per últim, la fase de postimpacte, on ja parlariem de la recuperació i que apareix uns dies més tard passat l'esdeveniment (Cohen i Ahearn, 1980).

Per altra banda, tenim en compte teories que han anat apareixent al llarg d'estudis respecte a les respostes que apareixen i a la supervivència que apareix en els moments de perill en la vida d'un ésser humà. A partir d'aquí podríem esmentar la **teoria del pànic**, formulada per **Le Bon** (2004), la qual diu que davant de situacions d'amenaça, les reaccions que apareixen, es regeixen per **emocions negatives**, constituïdes per pèrdua del pensament racional, por, ira, ... (Saccinto, 2014). Mencionem també la teoria de la norma emergent o **TNE**, proposada per Turner i Killian (1964-1987), la qual diu que el comportament tant social com col·lectiu es regeix per unes **normes socials noves**, les quals, a causa de la situació extraordinària per la qual passa la persona, s'han de **crear al mateix moment**. Per tant, dins d'aquesta teoria podríem donar peu a parlar de l'aparició i la importància dels **comportaments primitius** que es donen davant de situacions d'estrès i perill, les quals permeten obtenir una major possibilitat de supervivència (Saccinto, 2014). Per últim, plantejem la teoria de la **identitat social o TIS** (Drury & Cocking, 2007; Drury, Cocking & Reicher, 2009), la qual se centra en explicar que la identitat social, essent aquella en la qual s'identifica l'individu com a **pertinença d'un grup**, **determinarà el seu comportament social**. És a dir, que la TIS podria explicar perquè apareix el **comportament altruista** davant de desconeguts en els moments de situacions de desastre i/o emergències (Saccinto, 2014). Saccinto, diu que dins d'aquest procediment, del qual s'ha parlat anteriorment, poden aparèixer vincles creats en el mateix moment, els

quals creen una **identitat mútua** amb la o les persones que acaben de passar per la mateixa situació que tu. En relació, podem esmentar el model que va proposar Mawson l'any 2005, **model de l'afecció social** (MAS), el qual diu que en situacions de perill, les persones busquen el manteniment de buscar la **proximitat de les persones**.

De més i com a últim seria interessant mencionar les diferents reaccions que proposar l'Associació Psiquiàtrica Americana (APA, 1972), la qual proposar cinc tipus de reaccions diferents essent, (1) reaccions normals, les quals estarien caracteritzades per l'emissió de temor, inquietud, estupor, ..., (2) reaccions reactives, les quals serien aquelles on apareixen comportaments sense sentit com bromes i/o suggeriments inapropiats, (3) les reaccions paralitzants, aquelles on apareix un estat de bloqueig, mirada perduda, ..., (5) reaccions somàtiques, referides a aquelles de nàusees, incontinència urinària, taquicàrdies, ... i com a últim (4) el pànic individual, el qual és molt rar, i es caracteritza per ceguera psicològica, corre, crits, ... (García, Gil i Valero, 2007).

### **Objectius**

Els objectius d'aquest treball, estant centrats a veure quines conductes i quines respostes apareixen en el moment on la vida d'una persona està en perill. Per poder veure quins factors estan implicats dins d'aquestes conductes, com podrien ser les normes socials o l'instint de supervivència de cada persona. De més, també serà interessant, veure si hi ha diferència de gènere en el que implica les respostes i conductes que s'emetran en el moment. Per poder estudiar i treballar en aquest àmbit, fem referència, a la psicologia específica dels desastres i emergències. Com s'ha esmentat anteriorment, en aquest cas ens centràrem en accidents.

### Hipòtesis

Les hipòtesis d'aquest treball, com es menciona a l'apartat de metodologia, aniran apareixent al llarg dels resultats. Així i tot, una de les "hipòtesis" principals d'aquest treball és la següent:

- L'instint de supervivència de les persones que es troben en una situació de perill i d'estrès important, està regit pels mateixos factors, respostes i comportaments.

### Metodologia

L'anàlisi dels resultats en un treball de final de grau poden ser molt diversos. En el meu cas en concret, presentaré el treball i els resultats obtinguts a partir d'una **anàlisi de dades qualitatiu**. L'anàlisi de dades qualitatiu s'utilitza en ambients naturals i els resultats i comentaris s'obtenen de les entrevistes i/o qüestionaris - en el meu cas **entrevistes** -, pel que no està fonamentada en l'estadística. Així doncs parlarem d'una realitat subjectiva la qual està fonamentada d'una riquesa interpretativa i una amplitud d'aquesta, a més a més de poder tenir una profunditat d'idees més amplia (Tesis e investigación, 2006). Per consegüent, **les hipòtesis d'aquest estudi, aniran sorgint al llarg de l'anàlisi de resultats, i es tornaran a esmentar al final del treball.**

Els resultats obtinguts en aquest treball han estat possibles a través d'una **entrevista semi-estructurada**, caracteritzada per **respostes obertes i/o mixtes**, constituïda per **onze preguntes**. Totes les respostes obtingudes han estat **gravades amb veu**, i posteriorment aplicades a un **sistema de categories**, el qual ha estat creat amb **ajudar del tutor**. Aquest s'ha estructurat de manera que es puguin tenir en compte tots els aspectes importants i rellevants de l'entrevista, però, que al mateix temps, es pugui deixar de banda



la informació obtinguda de més, o que no és del tot rellevant per a aquest treball. Així doncs, aquest sistema de categories estar organitzat de manera que es pugui començar obtenint informació bàsica, i que més endavant es puguin analitzar els punts més importants per a aquest treball, essent les reaccions, respostes i pensaments emesos. El sistema de categories obtingut ha sigut el següent:

Taula 1. *Estructura del sistema de categories*

1. Població
1.2. Home
1.3 Dona
2. Accident
2.2. Moto
2.3. Cotxe
2.4. Culpa Externa
2.5. Culpa Interna
2.6. Situació
3. Advèrtencies
3.1. Sí
3.2. No
3.3. Precaucions
4. Reaccions
4.1. Reacció en situació futura
4.2. Reacció en situació present
4.3. Reacció influïda

5. Pensaments
5.1. Pensaments abans accident
5.2. Pensaments en el mateix moment
5.3. Pensaments en relació al futur
6. Resposta altruista
6.1. Sí
6.2. No
7. Després accident:
7.1. Difícil torna a la normalitat
7.2. Recurs utilitzat
8. Condicions accident:
8.1. Sota substàncies

Per altra banda, l'entrevista s'ha passat a un total de 7 subjectes, dels quals 3 són del sexe masculí i 4 del femení. Per a seleccionar la mostra de l'estudi s'han establert característiques específiques, essent que les víctimes dels accidents de trànsit fossin majors d'edat, que fes com a màxim 2 anys de l'accident i com a mínim 2 mesos, occidentals. No s'han tingut en compte les variables representatives de sexe, conducció temerària, copilot o pilot, raça, .... De més, totes les persones entrevistades són de classe social mitja-alta, i tenen estudis superiors o mitjans. Per tant, ens hem centrat en una població molt àmplia, pel que s'han obtingut resultats molt diversos, amb els quals es podran obtenir resultats força interessants.

## Resultats

A partir de les entrevistes realitzades i del sistema de categories realitzat, destaquem que la majoria de persones entrevistades eren joves d'entre 18 i 23 anys, tot i que, també fem referència, a un subjecte de 52 anys. Dins d'aquests, la majoria ha patit un accident amb moto, el qual ha estat ocasionat per a un factor exterior, essent un altre vehicle que hi ha col·lidit amb aquests. Quan en canvi, aquells que conduïen un cotxe en el moment de l'accident, diuen que la causa de l'accident va ser degut a ells. Mencionem que tot i aquests resultats, les persones que han patit l'accident per culpa pròpia, tenen conseqüències i reaccions en l'accident més intenses que els altres. Per tant, dins d'aquest factor de culpa interna trobem un total de 4 persones, de les quals 2 anaven amb moto i els 2 altres en automòbil.

Així doncs, tal com mencionava Wetenhall (1975), una de les primeres fases per les quals passa l'home abans de tenir un accident, és per les advertències que l'hi dona el seu entorn a la possibilitat de passar per un esdeveniment traumàtic. En aquest cas, la majoria dels nostres subjectes diuen que sí que van tenir advertències de l'entorn sobre què podia passar. Així i tot, sabem que fins i tot aquells que no van tenir advertències, eren conscients del risc que comportava agafar un vehicle. De més, una gran part d'aquests, decideix, que abans d'utilitzar la moto, en aquest cas, havien de posar en acció conductes que podien aportar més seguretat a l'hora de pujar al vehicle. Per exemple, en el cas de l'E6, aquest decideix que abans d'utilitzar la motocicleta, serà més oportú tornar a inflar i polir les rodes, ja que aquestes no es troben en bon estat. O, com en el cas de l'E2, decideix demanar que l'hi deixen una jaqueta abans de pujar a la moto, ja que per si de cas tenen un accident, la jaqueta la pugui protegir.

Per altra banda, s'han volgut veure les reaccions que havien mostrat els subjectes a l'hora de l'accident. En aquest apartat ens vam centrar a saber les reaccions que creien que

haurien tingut, les que van tenir en el moment, i si aquestes estaven influïdes per algun tipus de formació. Observem, que en el que respecta les **reaccions futures**, una gran part dels subjectes diuen **no haver contemplat** mai aquesta idea i, si la idea havia sigut contemplada, diuen que pensaven tenir **reaccions semblants a les emeses** en el mateix moment, o que, en tot cas, tindrien **pitjors reaccions** a les emeses. Quant a les reaccions que s'emeten en el **moment** de l'accident, observem que totes elles **engloben quadres tant d'estrès com d'ansietat**, reaccions les quals són **típiques** en moments de perill, on l'humà fica en marxa el seu **instint de supervivència**. Parlaríem doncs de la fase d'amenaça i/o inventari, on la persona posar en marxa respostes transitòries. Així doncs, les reaccions que semblen tenir més prevalença són les de **por, nervis, bloqueig, i la de plorar**, tot i que també trobem agressivitat, incertesa, tristesa, .... Les quals serien reaccions normals i paralitzants (APA, 1972) i també emocionals (García, Gil i Valero, 127-128, 2007) davant d'una situació estressant i de perill. M'agradaria destacar una reacció emesa tant per l'E2 com l'E7, les quals han sigut trucar a una figura de afecte en el moment, en aquest cas la mare, pel que podem fer menció de la teoria de l'afecte o MAS (Mawson, 2007). Pel que fa a l'apartat de les reaccions influïdes podem dir que la majoria de reaccions no van estar influïdes per cap tipus de formació, però que si s'havia tingut algun tipus de formació, aquesta no es tenia present en el moment de l'accident. Com bé diu el subjecte de l'entrevista 7 "*[...]és una situació la qual no t'esperes i no pots controlar.*".

El punt següent tracta dels pensaments que es donen en un accident, els quals estan més centrats en les emocions que tenen les persones en aquestes situacions. Igual que anteriorment, esmentarem els pensaments que es tenien abans de l'accident, els que es van tenir en el moment i els que es tenien respecte al futur. En un primer moment es va demanar quins pensaments van tenir davant la idea de patir un accident, **només dos** dels entrevistats van respondre dient que els hi feia pensar en la **mort i a patir una lesió molt**

**greu**. Per altra banda, en el **moment** de l'accident un dels sentiments que més engloba el que senten les víctimes és la **culpabilitat i la idea de mort** (*"l'he liat", "fins aquí he arribat", ...*). Pel que els **pensaments negatius agafen pes en el moment de l'accident**. En canvi, quan se'ls hi demanar pels pensaments que tenen **després**, dos dels subjectes diuen haver pensat en el **mode de vida que han viscut**, com ara en l'entrevista 1 on se'ns diu *"[...]ja havia aportat a la meua vida tot el que havia d'aportar, [...]estic contenta d'aquests 22 anys, d'haver-los donat plenament"*. Així i tot, **segueix prevalent**, la idea d'haver patit una **lesió greu o de morir**. Destaquem l'entrevista 7, on el subjecte és l'únic que diu no haver pensat en el seu futur.

Un altre aspecte a destacar, era la **resposta altruista** que emetien les persones, que en el moment de l'accident no es trobaven soles. De les **7 persones** entrevistades, **cinc** es trobaven **acompanyades**. D'aquestes, **3 van emetre una resposta altruista**, de manera que en un primer moment es van preocupar per l'estat de salut de l'altra persona, i més endavant es van centrar en la seva. **Una persona va rebre ajudar de la gent que es trobava en el lloc dels fets** i **una persona, no va mostrar interès per saber l'estat del seu acompanyant**. Així doncs, podem parlar de la TIS (Drury & Cocking, 2007; Drury, Cocking & Reicher, 2009) o identitat social que s'ha pogut donar en aquestes situacions enfront d'altres persones, les quals puguin ser ja conegudes o desconegudes.

Un altre punt que crec convenient destacar, ja que en un principi no es contemplava, són les **condicions en les quals es trobaven les persones en el moment de l'accident**. Així doncs, dels **tres homes entrevistats, dos d'aquests van agafar un vehicle sota efectes d'alcohol** i una **noia va pujar a una moto sota efectes**, també, d'alcohol, tot i que aquesta no la conduïa, però sabia que el **noi que la conduïa anava sota substàncies** *"[...]jo crec que anava una mica... doncs, una mica borratxo no? Una mica begut."* (E2).

A partir d'aquí, considero que podríem parlar d'una possible distinció de les emissions de conductes de risc donades per homes i dones.

Finalment, en el que respecta l'etapa post-traumàtica dels accidents, la meitat dels entrevistats van dir tenir dificultats a tornar a la normalitat, i l'altra meitat van dir que no van tenir problemes. En el cas del què van esmentar que sí que van tenir problemes per a tornar a la normalitat, van dir que van recorre al seu entorn familiar. Destaquem el cas de l'entrevistat sis, el qual va ser amputat d'una cama després de l'accident, el qual diu "[...] a l'hospital m'anaven recomanant psicòlegs. Ehm, jo m'hi vaig negar diverses vegades. Després vaig accedir perquè els meus pares perdessin preocupació, sense gens d'interès jo igualment." (E7), pel que la recuperació va ser més difícil que la resta de participants i va tenir que recorre a moltes més ajudes que la resta.

### **Discussió**

Per a realitzar aquest treball de final de grau, s'han utilitzat set entrevistes realitzades per quatre dones de 21, 22 i 23 anys i, tres homes de 18, 23 i 52 anys, els quals havien patit un accident de trànsit feia màxim 2 anys i mínim 2 mesos. Per l'obtenció dels resultats es van fer entrevistes semi-estructurades, les quals van estar transcrites i gravades, i seguidament analitzades per fer-ne un sistema de categories.

A partir de la informació obtinguda al llarg d'aquest estudi s'ha volgut observar els comportaments i reaccions que apareixen en situacions on la vida d'una persona es pot veure en perill, els quals estan lligats a l'aparició de les funcions executives (Lúria, 1980). De més, aquestes conductes estan caracteritzades per l'aparició de les set fases proposades per Powell (Wettenhall, 1975), les quals es poden relacionar amb diferents teories, com serien la teoria de la identitat social (Drury & Cocking, 2007; Drury, Cocking & Reicher, 2009), la teoria de l'afecció social o MAS proposada per Mawson l'any 2005, o encara la teoria de la norma emergent, la qual es pot considerar

que és la que està més lligada a les funcions executives (Turner i Killian, 1964-1980). De més, també podem mencionar la teoria del pànic, proposada l'any 2004 per Le Bon, la qual va molt lligada als comportaments i reaccions comuns que s'emeten al llarg d'aquesta situació i que permet mencionar l'instint de supervivència que presenten tenir l'ésser humà.

De més, dins d'aquest estudi ens hem trobat amb certes limitacions. Una de les primeres limitacions amb les quals ens hem trobat, és que hi ha molt pocs estudis realitzats que parlin sobre les reaccions emeses en el moment de tenir un accident, pel que la informació obtinguda es basa en un camp de la psicologia molt ampli. A més a més, en el moment de trobar subjectes vàlids per a l'estudi, ens vam trobar amb la dificultat de què moltes de les persones patien amnèsia post-traumàtica o en el moment de l'accident havien perdut el coneixement. Per altra banda, d'altres persones no volien ser entrevistades, ja que els hi resultava difícil reviure la situació traumàtica. Així i tot, es van poder trobar subjectes adequats per a la correcta realització d'aquest estudi, així com bibliografia adequada.

Els resultats obtinguts en aquest treball ens poden portar a pensar que les reaccions i conductes que emet una persona davant d'una situació de risc estan regides per a pensaments - en la seva majoria i en el mateix moment- negatius els quals porten a emetre respostes que poden semblar irracionals en un principi, tal com menciona i proposa Le Bon (2004) amb la teoria del pànic. Però, també es té en compte que quan parlem de respostes irracionals, estem parla'n de respostes molt més complexes del que ens pensem, les quals estan lligades amb l'instint de supervivència que té l'humà. Per tant, amb els resultats obtinguts en aquest estudi, podem considerar que tot i tenir formacions preventives en cas de situacions de perill, les persones crearan normes socials que s'adeqüin al mateix moment. És a dir, que la persona crearà i reaccionarà a partir del que cregui convenient en el mateix moment, tal com es postula a la teoria de norma emergent

(Turner i Killian, 1964-1987). Per tant, la resposta altruista que és dona en aquestes situacions pot anar lligada a les respostes que es creen al moment i a la identitat social que es crea en veure una altra persona en una situació perillosa o que estar passant pel mateix procés que tu, en el mateix moment. Pel que es pot considerar, que a més a més de crear una identitat pròpia del moment, el que es busca és no perdre la proximitat amb aquestes, tal com s'ha pogut observar en els resultats. Així doncs, la teoria de la identitat social (Saccinto) i la de MAS (Mawson, 2005), es veuen presents i molt lligades entre si en el moment de tenir un comportament altruista. Per consegüent, podem dir que les reaccions i comportaments, així com els pensaments de les persones en situacions de perill i d'alt grau d'estrès, es regeixen per certs patrons que permeten una millor supervivència en el moment de perill.

Per altra banda, s'aprecien conductes de risc importants dins d'aquest estudi. Des d'un primer moment, se sap que els homes estan predisposats a tenir més conductes de risc que les dones, en el que respecta la conducció, pel que són més propensos a patir accidents de tràfic. Així doncs, tal com és mencionar en un estudi, els joves tenen més conductes a l'hora d'agafar el volant (conducció ràpida, alcoholitzats), quan en canvi les dones són més propenses a pujar a vehicles on el conductor està sota efectes d'alcohol, pel que la conducta de risc no és tan directa com la de baró (Adrover, Blay, Calafat i Juan, 2007).

En resum i a partir dels resultats obtinguts, apreciem com els subjectes van tenir reaccions i pensaments semblants en el moment de l'accident, pel que podem suposar que aquests es donen gràcies a l'instint de supervivència, el qual es regeix pels mateixos factors, i no es diferencia en edat, sexe, .... De més, un factor important a mencionar, són les conductes de risc que mostren tenir, majoritàriament en aquest estudi, els homes, els quals tot i tenir advertències van agafar el vehicle sota l'efecte de l'alcohol. Podem



considerar doncs, que som éssers vius vulnerables a patir accidents i situacions perilloses, i és per això, que el nostre instint de supervivència s'activa. A vegades aquest pot estar relacionat amb una part absurda, com per exemple tenir por a l'aigua a causa d'un trauma. Per tant, podria aparèixer una part biològica, associada a les vivències post traumàtiques que ens faran ser més previnguts i per una altra banda, una connexió amb un instint de supervivència comú i compartit, que ens fa actuar acord amb les situacions i amb patrons conductuals semblants.

Per tant, seria interessant poder realitzar més tipus d'investigacions centrades en l'instint de supervivència que presentar l'ésser humà, ja que aquest és compartit per a tots, i sembla funciona a partir dels mateixos patrons, en tot cas, dins d'una part de la cultura occidental.

### **Agraïments**

M'agradaria agrair la col·laboració de totes aquelles persones que m'han permès realitzar aquest treball de final de grau.

En primer lloc, agrair la col·laboració del meu tutor de TFG essent el Dr. Lluís Botella, el qual ha realitzat un seguiment constant d'aquest, així com les revisions i modificacions pertinents.

A tots/es les persones entrevistades, les quals han oferit el seu temps per respondre a una entrevista i han permès la gravació de les seves veus.

A en Matthew Dawson, per ajudar a la traducció del resum.

### **Notes**

Les entrevistes realitzades al llarg d'aquest treball de final de grau estan a la seva disposició. En cas de voler veure les entrevistes, cal ficar-se en contacte via e-mail a [alexiazb@blanquerna.url.edu](mailto:alexiazb@blanquerna.url.edu).

### Referències

- Adrover, D., Blay, N.T., Calafat, A. i Juan, M. (2007). Relación del consumo de alcohol y drogas de los jóvenes espanyoles con la siniestralidad vial durante la vida recreativa nocturna en tres comunidades autònomes en 2007. *Revista Espanyola de Salud Pública*, 82(3). Recuperat el 13 de maig del 2018 de: [http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S1135-57272008000300008&script=sci\\_arttext&tlng=en](http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S1135-57272008000300008&script=sci_arttext&tlng=en)
- Ardila, A. & Orgotsky-Solís, F. (2008). Desarrollo Histórico De Las Funciones Ejecutives. *Revista de Neuropsicología, Neuropsiquiatría y Neurociencias*, 1-21(8).
- Cohen, R & Ahearn, F. (1989). Manual de la atención de salud mental para las víctimas de desastres, p.7-8. Harla: México.
- Mawson, A. (2005). Understanding Mass Panic and Other Collective Responses to Threat and Disaster. *Psychiatry*, 68(2), 95-113. Recuperat el 25 de febrer del 2018 de: [https://www.researchgate.net/publication/7518499\\_Understanding\\_Mass\\_Panic\\_and\\_Other\\_Collective\\_Responses\\_to\\_Threat\\_and\\_Disaster](https://www.researchgate.net/publication/7518499_Understanding_Mass_Panic_and_Other_Collective_Responses_to_Threat_and_Disaster)
- Rivera Molina, G. ¿Que hacer ante una emergència? Guía practica: primeros auxilios psicológicos”. Recuperat el 2 de maig del 2018 de: <https://psicologosemergenciasbalears.files.wordpress.com/2014/01/guia-practica-que-hacer-ante-una-emergencia-gary-m-rivera.pdf>
- Saccinto, E. (2014). Modelos y teories sobre las reacciones psicológicas y comportamentales en situaciones de peligro, 29-32. *Reacciones psicológicas en situaciones de desastre y emergència: estudio de la vivència del suceso traumático* (Tesis Doctoral). Recuperado de la base de datos Tesis doctorals en xarxa. (Núm. B 10251-2014).

Tesis e investigación. (2006). Ejemplo de un enfoque cuantitativo y un enfoque cualitativo de la investigación. Recuperat el 25 de febrer del 2018 de:

<https://www.tesiseinvestigaciones.com/ejemplo-de-enfoque-cuantitativo-y-cualitativo/ejemplo-de-un-enfoque-cuantitativo-y-un-enfoque-cualitativo>

García, M., Gil, J.M. & Valero, M. (2007). Psicología y desastres: aspectos psicosociales, Universitat Jaume I: Castelló de la Plana.

García, M., Gil, J.M. & Valero, M. (2001). Conceptualización y delimitación del termino desastre. Jornades de Foment de la Investigació. *Universitat Jaume I*. Recuperat el 2 de maig del 2018 de:

[http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/79712/forum\\_2001\\_17.pdf](http://repositori.uji.es/xmlui/bitstream/handle/10234/79712/forum_2001_17.pdf)

## **Annex**

### Sistema de categories:

#### **1 Població:**

1.1 Home (E5, E6, E7)

1.1.1 Edat

1.1.1.1 **18** (E6)

1.1.1.2 **23** (E7)

1.1.1.3 **52** (E5)

1.2 Dona (E1, E2, E3, E4)

1.2.1 Edat

1.2.1.1 **21** (E2, E3)

1.2.1.2 **22** (E1)

1.2.1.3 **23** (E4)

#### **2 Accident:**

2.1 Moto (E1, E2, E3, E5, E6)

2.1.1 Conductor (E1, E5, E6)

2.1.2 Acompanyant (E2, E3)

2.2 Cotxe (E4, E7)

2.2.1 Conductor (E4, E7)

2.3 Culpa externa (E1, E2, E3, E5)

2.4 Culpa interna (E2, E4, E6, E7)

2.5 Situació

2.5.1 Impacte al terra (*volar pels aires*) (E1, E2, E3, E5, E6)

2.5.2 Col·lisió amb altre vehicle (E4)

2.5.3 Pèrdua del control del vehicle (E7)

#### **3 Advertències:**

3.1 Si (E1, E2, E3, E4, E6)

3.1.1 Pares (E1, E3, E4)

3.1.1.1 No corre

3.1.2 Mare (E2)

3.1.2.1 No pujar amb persones begudes (E2)

- 3.1.3 Amics (E1, E2, E4, E6)
  - 3.1.3.1 No hi ha problema (E2)
  - 3.1.3.2 No corris (E4)
  - 3.1.3.3 Conseqüències que pots tenir (E1)
  - 3.1.3.4 Et mataràs amb aquesta moto (E6)
- 3.1.4 Germans (E4)
  - 3.1.4.1 No corris (E4)
- 3.1.5 Pròpia consciència (E6)
- 3.2 No (E5, E7)
  - 3.2.1 Però ets conscient del risc (E7)
- 3.3 Precaucions (E2, E6)
  - 3.3.1 Ficar-se jaqueta (E2)
  - 3.3.2 Inflar i polir rodes (E6)

#### **4 Reaccions:**

- 4.1 Reacció en situació futura (E1, E2, E3, E4, E5, E7)
  - 4.1.1 No es té en compte (E1, E3, E5)
  - 4.1.2 Reacció igual que la emesa (E4, E7)
  - 4.1.3 Ajudar al l'altra persona implicada (E2)
  - 4.1.4 Reaccionaria pitjor (E3)
- 4.2 Reacció en situació present (totes)
  - 4.2.1 Posar-se dret/a (E1)
    - 4.2.1.1 No espantar la gent (E1)
    - 4.2.1.2 Desmaiar-se (E1)
  - 4.2.2 Plorar (E1, E2, E3)
  - 4.2.3 Por (E1, E2, E4, E5, E6)
  - 4.2.4 Nervis (E1, E2, E3, E6)
  - 4.2.5 Incertesa (E1, E6)
  - 4.2.6 Bloqueig/Schock (E2, E4, E7, E6)
  - 4.2.7 Trucar figura protectora ( E2, E7)
  - 4.2.8 Por respecte al mal, no voler mirar ni assumir (E1, E2)
  - 4.2.9 Treure'm el casco (E2, E6)
  - 4.2.10 Impotència (E3, E7)
  - 4.2.11 Agressivitat (E3)

- 4.2.12 Tristesa (E3)
- 4.2.13 Ansietat (E4)
- 4.2.14 Moure tot el cos (E5, E6)
- 4.2.15 Desesperació (E7)

4.3 Reacció influïda:

- 4.3.1 Si, però en un principi no s'aplica (E1,E2)
  - 4.3.1.1 'xarrades' (E2)
    - 4.3.1.1.1 No treure casco (E2)
- 4.3.2 No (E1, E2, E3, E4, E5, E7)
  - 4.3.2.1 Anar a buscar sabata (E3)

**5 Pensaments:**

- 5.1 Pensaments abans accident: (E1, E3)
  - 5.1.1 Mort (E1, E3)
  - 5.1.2 Lesió greu (E1)
- 5.2 Pensaments en el mateix moment: (E1, E2, E4, E5, E6)
  - 5.2.1 *L'he liat* (E, E6)
  - 5.2.2 *Fins aquí he arribat* (E1, E4)
  - 5.2.3 Lesió greu (E2)
  - 5.2.4 Culpabilitat (E4)
  - 5.2.5 Espantat/da (E5)
  - 5.2.6 Destrossat/da (E7)
- 5.3 Pensament en relació al futur:
  - 5.3.1 Si (E1, E2, E3, E5, E6)
    - 5.3.1.1 Mort ( E1, E2, E4)
    - 5.3.1.2 Vida plenament viscuda (E1, E6)
    - 5.3.1.3 Lesió greu (paralítica, TCE, etc.) (E2, E3, E5)
  - 5.3.2 No (E7)

**6 Resposta altruista:**

- 6.1 Si (E2, E3, E4, E6, E7)
  - 6.1.1 Mira l'estat de l'altra persona (E2, E4)
    - 6.1.1.1 Estat de la persona bo (E2)
      - 6.1.1.1.1 Calmar (E2)
      - 6.1.1.1.2 Centrar-se en ell/a mateix (E2)



6.1.1.2 Estat de la persona dolent (E4)

6.1.1.2.1 Culpa (E4)

6.1.1.2.2 Ansietat, preocupació (E4)

6.1.1.2.3 Llarg temps: pensar en un mateix (E4)

6.1.2 Preguntar per estat de la persona (E6)

6.2 No (E3)

6.2.1 Centrar-se en un mateix (E3)

6.3 Ajudar de persones externes a l'accident (E7)

6.3.1 Trucar serveis sanitaris (E7)

## 7 Després accident:

7.1 Difícil tornar a la normalitat:

7.1.1 No (E1, E4, E5, E7)

7.1.1.1 El més ràpid possible, tornar a agafar vehicle (E1, E3, E7)

7.1.2 Si (E2, E3, E5, E6)

7.1.2.1 Confiança cap a altres al volant (E2)

7.1.2.2 Tornar a utilitzar mateix tipus de vehicle (E3)

7.1.2.3 Baixada defenses, cansat, etc. (E5)

7.1.2.4 Pèrdua cama (E6)

7.1.2.4.1 Rehabilitació (E6)

7.1.2.4.2 Tornar a començar de nou (E6)

7.2 Recurs utilitzat:

7.2.1 Si (E2, E6)

7.2.1.1 Figura protectora (mare) (E2)

7.2.1.2 Família (E6)

7.2.2 No (E1, E3, E4, E5)

7.2.2.1 Evitar ajudar (E4)

7.2.3 Serveis sanitaris (E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7)

## 8 Condicions accident

8.1 Sota substàncies

8.1.1 Si (E6, E7, E2)

8.1.1.1 Alcohol (E6, E7, E2)

8.1.2 No (E1, E3, E4, E5)

### **Declaració d'autoria**

“Declaro que aquest treball és original i ha estat realitzat per mi mateix/a, sense haver fet servir altres fonts o ajudes diferents a les referenciades. També he assenyalat la procedència dels fragments literals, o de contingut, que he pres de tercers”

Signatura:

Alexia Zamora Barrio

Data:

28/05/2018

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Alexia', enclosed within a thin black rectangular border.

