

EMOCIONES Y COMPORTAMIENTO PRO-AMBIENTAL

MAR DURÁN*

Universidade Lusíada do Porto, Portugal

MÓNICA ALZATE

Universidad de Santiago de Compostela, España

WILSON LÓPEZ

Pontificia Universidad Javeriana, Colombia

y

JOSÉ MANUEL SABUCEDO

Universidad de Santiago de Compostela, España

ABSTRACT

Based on Fishbein and Ajzen (1975, 1980) and Ajzen and Madden (1986, 2002) proposal, this paper puts forward an extension of “Planned Behavior Theory” (PBT) for the understanding of the pro-ecological behavior. The main aim of this article is to explore the importance of emotional aspects as a contribution for the comprehension of the “low vehicle use” behavior, surpassing TPB explanations. This work uses the constructs of the theory, but also includes the emotional variable. For attaining the objective of the research a questionnaire was built and applied to 797 subjects of a Galician population (Spain). Results explaining Anger like one of the variables that confirming this behavior and its weight is superior to the traditional variables like perceived behavioral control.

Key words: Theory of Planned Behaviour (TPB), pro-ecological behavior, social psychology, emotions.

* Correspondencia: MAR DURÁN, Universidade Lusíada do Porto, Portugal. Correo electrónico: marduran@usc.es.

RESUMEN

Basándonos en los trabajos de Fishbein y Ajzen (1975, 1980), Ajzen y Madden, (1986), Ajzen, (2002), este trabajo propone una extensión del modelo de la Teoría de la Conducta Planificada (TCP) para poder explicar mejor el comportamiento pro-ambiental. El objetivo fundamental de este trabajo es explorar la importancia de los aspectos emocionales a la hora de comprender y explicar la conducta de reducir la utilización del coche más allá de la explicación dada por la TCP. Así, se construyó un cuestionario que se aplicó a una muestra de 797 representativa de la población gallega. Los resultados muestran a la ira como una de las variables que contribuyen a la explicación de esa conducta siendo su peso incluso superior a uno de los elementos centrales del modelo de la TCP, como es el control conductual.

Palabras clave: Teoría de la conducta planificada (TCP), comportamiento pro-ambiental, psicología social, emociones.

INTRODUCCIÓN

Las actuales condiciones medioambientales exigen la búsqueda de soluciones a los problemas que la sociedad industrializada o en vías de desarrollo ha generado en el medio ambiente. La necesidad de responder a las demandas de una sociedad en permanente cambio y más sensibilizada con las repercusiones del hombre hacia el medio hace que, desde diferentes disciplinas científicas, se intente encontrar formas de actuación capaces de enfrentarse a los nuevos dilemas y problemas que surgen como consecuencia de una gestión descontrolada de los recursos que la naturaleza nos ofrece.

Es obvio que las soluciones no pueden depender exclusivamente de factores tecnológicos, pese a la importancia que éstos puedan tener. Además de ello, es preciso contar con el elemento humano ya que es éste, en muchos casos, a través de ciertas prácticas comportamentales, el principal responsable del deterioro del entorno (De castro, 1998, Molero *et al.*, 1999). Por tal motivo, se hace necesario conocer las claves que facilitan un cambio en el comportamiento del sujeto respecto al medio ambiente.

Sin lugar a dudas, para que pueda iniciarse cualquier tipo de cambio es preciso, en primer

lugar, que la ciudadanía tome conciencia de que existe un problema y que su acción puede contribuir a la solución del mismo. En lo que respecta al medio ambiente, parece que ese primer paso ya ha sido dado.

Efectivamente, en los últimos años, y gracias a la acción sistemática de diferentes agentes sociales y a una parte de la comunidad científica, la visión antropocéntrica en relación al medio ambiente está siendo sustituida progresivamente por otra más ecocéntrica. Una prueba de ello es la inclusión de la problemática ambiental en las agendas de los partidos políticos y la formación de movimientos sociales de defensa del medio.

Sin embargo, la pregunta que cabe formularse es si ese presunto mayor interés social hacia el medio ambiente se ha traducido en un comportamiento ecológicamente más responsable. De acuerdo con diferentes estudios (Hines *et al.*, 1987; Krause, 1993), la respuesta, lamentablemente, no puede ser afirmativa. Estos datos ponen de manifiesto que aquellos primeros modelos de comportamiento pro-ambiental, que establecían una relación directa entre conocimiento de la problemática ambiente, actitudes favorables hacia el medio ambiente y conducta proambiental, eran demasiado simples e ingenuos.

A partir de ese momento se proponen nuevas formulaciones explicativas del comportamiento pro-ambiental que incorporan diferentes variables personales y situacionales (Hines, *et al.* 1987, Piña *et al.*, 2003). De esas propuestas, una de las más populares es la teoría de la acción planificada (Ajzen y Maden, 1986; Ajzen, 2002). Esta teoría que fue inicialmente elaborada con el objetivo de establecer los factores que inciden en la realización de conductas concretas, y que por tanto intentaba superar las inconsistencias encontradas entre actitudes y conducta, fue aplicada a ámbitos muy diferentes, entre los que se encuentra el comportamiento ambiental.

De acuerdo con esta teoría, el determinante inmediato de la conducta es la intención conductual. La intención conductual, a su vez, está determinada por tres variables: la actitud hacia la conducta, la norma subjetiva y el control percibido para la ejecución de esa conducta. Estas tres variables se basan, respectivamente, en las creencias conductuales, normativas y de control. Sin embargo, como exponen los autores, existen factores que pueden limitar la voluntad de los sujetos de querer realizar una conducta determinada. Por ello, el control percibido será considerado también, junto a la intención, como un determinante inmediato de la conducta. Como se desprende de lo anterior, la teoría de la acción planificada se basa en los modelos de expectativa-valor de las actitudes y toma de decisiones, que entienden la conducta como el resultado de un proceso de análisis de costes y beneficios asociados a la realización o no de la misma.

Desde la formulación de la teoría de la acción planificada se han llevado a cabo una gran cantidad de estudios para ampliar esa formulación incluyendo nuevas variables, con la finalidad de incrementar su capacidad explicativa. En el ámbito de las conductas pro-ambientales algunas de las variables propuestas hacen referencia a la conducta pasada (Boldero, 1995), conocimiento general del medio (Cheung *et al.*, 1999), y norma personal (Harland, Staats & Wilke, 1999). Los resultados de esos trabajos muestran que la introducción de esos nuevos

factores contribuyen a mejorar la capacidad explicativa del modelo. Sin embargo, más allá de ese dato puntual, lo interesante es que alguna de esas propuestas, especialmente la que se refiere a la norma personal, suponen un intento claro de no reducir la explicación de la conducta a un simple esquema de costes y beneficios.

Esos intentos de ampliar las variables explicativas del modelo de Ajzen, nos llevan a una reflexión más general sobre las posibles limitaciones de los supuestos teóricos utilizados en su formulación. Este modelo, al igual que otros planteamientos socio-cognitivos, se centran exclusivamente en variables racionales y obvian la existencia de la otra dimensión fundamental en el comportamiento humano: la emocional-afectiva. Algunos autores implicados en la mejora del modelo de Fishbein y Ajzen intentaron solventar en parte esa cuestión, y basándose en el supuesto de que la cognición y afecto son dos elementos diferenciados, defendieron la necesidad de medir esos dos aspectos de las actitudes (Eagly, Mladinic & Otto, 1994; Pfister & Bohm, 1992).

Éste debate sobre las dimensiones de las actitudes no aborda en toda su extensión el problema de la marginación de las variables emocionales. La cuestión no es si el sentimiento positivo o negativo hacia la realización de una conducta incrementa la probabilidad de realizarla, sino analizar hasta qué punto la emoción generada por una determinada situación incide en la necesidad percibida de actuar de una manera concreta. Este planteamiento está implícito en el estudio de Grob (1995), cuando este autor señala que las reacciones emocionales negativas provocadas por el deterioro del medio ambiente facilitarán la realización de conductas pro-ambientales. En esa misma línea, Kollmuss y Agyeman (2002) afirman que cuanto mayor sea la implicación emocional con la situación del medio ambiente existirá un mayor compromiso con las acciones menos lesivas para el medio.

Estos últimos estudios apuntan, pues, a la necesidad de incorporar las emociones como un

factor explicativo de la conducta pro-ambiental. Con esta posición estamos plenamente de acuerdo. Sin embargo, en esos trabajos y más allá de decir que las emociones son importantes, no existe referencia a modelo teórico alguno que justifique esa afirmación, y tampoco se hace mención a la relación que guardan las emociones y las cogniciones. Por tal motivo, y dado que ésta es una cuestión teórica clave, creemos necesario hacer un breve comentario sobre la misma.

Frente a las tesis de Zajonc (1980) que defendía la independencia de las emociones respecto a las cogniciones, Lazarus (1982, 1984) sostiene que cogniciones y emociones son un fenómeno unitario. Su teoría del appraisal (evaluación) cognitivo afirma que las emociones surgen de una evaluación del entorno del sujeto y de cómo éste afecta a su bienestar. Como consecuencia de esta transacción entre el individuo y su medio surgiría la tendencia a actuar como respuesta a la evaluación previamente realizada. En una línea similar, Frijda (1988) plantea diferentes leyes de las emociones. Una de ellas, la ley del significado emocional, plantea que las emociones surgen en respuesta a estructuras de significado relacionadas con distintas situaciones. De este modo, estructuras de significado diferentes darán lugar a diversas emociones. Por tanto, un aspecto común a ambos planteamientos es contemplar las emociones como un factor clave para la ejecución de conductas. Tal y como explícitamente lo señala Frijda (1988), la emoción es “un estado de disposición para la acción”.

Bastan esas breves referencias a las teorías de las emociones de Lazarus y Frijda, para comprender el por qué de la necesidad de incorporar los factores emocionales en la explicación del comportamiento. No se trata de que las emociones supongan un elemento complementario a la evaluación que realizan los sujetos sobre diversos aspectos de su entorno, sino que esas dimensiones son un elemento constitutivo del modo en que aquel se interpreta y valora. Por tal motivo, deben formar parte, necesariamente, de todo modelo sobre la conducta humana, especialmente de aquellos que traten de comprender actuaciones

de los sujetos ante circunstancias que éstos consideran especialmente relevantes. Esto es, no es lo mismo enfrentarse a la decisión de qué modelo de coche o qué producto de limpieza comprar, que decidir si implicarse o no en una acción colectiva de protesta o realizar un tipo de comportamiento que contribuya a paliar el deterioro medio ambiental. En estos dos últimos casos, la percepción de la gravedad del problema político y ecológico al que se intenta responder debe llevar aparejada una activación emocional que no se encuentra en los otros dos supuestos.

Las emociones que pueden ser generadas a partir de la evaluación del entorno son numerosas: ira, tristeza, ansiedad, miedo, etc. De entre ellas, la ira es la que parece más vinculada con la acción. En diferentes estudios sobre la acción colectiva (Klandermans, De Weerd, Sabucedo y Costa, 1999; Zomeren *et al.*, 2004), se muestra que la ira que está asociada a la evaluación negativa de un determinado estado de cosas, es uno de los determinantes de la participación de los sujetos en actos de protesta política. Pues bien, si generalizamos esos resultados a otros ámbitos, podría afirmarse que la ira es una emoción significativa para explicar el comportamiento de los sujetos frente a hechos o circunstancia que les provoquen un especial enfado e indignación. La cuestión ambiental parece constituir hoy en día una de esas condiciones altamente preocupante para un sector de la ciudadanía ya que puede afectar de modo sustancial a su calidad de vida. Por ello, la ira puede ser la respuesta emocional ante una situación ambiental que se percibe de modo negativo. Y esa emoción, de acuerdo con los datos de los trabajos comentados anteriormente, conducirá a la realización de conductas, tanto colectivas como individuales, tendentes a modificar o intentar paliar esa situación.

Teniendo en cuenta todo lo expuesto hasta ahora, en este estudio analizaremos la posible contribución de la ira a la realización de una conducta pro-ambiental y comprobaremos que tipo de relación se establece entre esa emoción y las variables de la teoría de la acción planificada.

La conducta pro-ambiental que vamos a estudiar es la de reducción del uso del automóvil privado. Éste es un problema que afecta a todas las grandes ciudades del mundo, incluidas las de Latinoamérica. La utilización del automóvil, conlleva no sólo un alto gasto de energía sino también un substancial impacto ambiental desde la perspectiva de la polución y la contaminación acústica (Bamberg, S.; Ajzen, I. & Schmidt, P., 2003). Pese a ello, las campañas a favor del uso del transporte público no han sido todo lo exitosas que cabría esperar. Esto hace que resulte de interés analizar este aspecto y comprobar hasta qué punto la posible reacción emocional provocada por una evaluación negativa del impacto del uso del automóvil privado sobre el medio ambiente contribuye, junto a las variables del modelo de Ajzen, a explicar ese tipo de comportamiento.

A diferencia del modelo de la teoría de la acción planificada, en nuestro estudio no mediremos la intención conductual, sino la conducta. Las razones para ello, son principalmente dos. En primer lugar, porque nuestro interés no es predecir la intención de reducir el uso del automóvil privado, sino comprender la razón para el uso o no actual del mismo. En segundo lugar, porque las declaraciones a favor de las conductas pro-ambientales tienen un alto grado de deseabilidad social, y por ello la gran mayoría de los sujetos se declararían partidarios de las mismas ya que no les compromete a nada, al tiempo que brindan una imagen más positiva de sí mismos.

En nuestra opinión la intención conductual debería reservarse, básicamente, para el estudio de aquellas conductas que sólo pueden realizarse en un momento posterior al que se le pregunta al sujeto. Esto es, si pudiendo llevar a cabo una acción determinada el sujeto no la ha ejecutado, habrá que saber concretamente cuáles son las razones que inhiben la realización de esa conducta. En este sentido, y dado que la conducta que nos ocupa, la reducción del uso del automóvil, es una acción que el sujeto tiene o no la posibilidad de realizar en el tiempo presente, nos

parece más conveniente saber cuál es su conducta real y no preguntar por algo tan genérico y cargado de deseabilidad social como es la intención.

MÉTODO

Participantes

Se seleccionó una muestra de N= 797 representativa de la población gallega, con edades comprendidas entre 18 y 88 años, de la cual 376 son hombres (47,2%) y 421 son mujeres (52,8%). La media de edad es de 46,44, y la desviación típica de 17,682.

Instrumento

Para llevar a cabo esta investigación, se construyó un cuestionario. La redacción de cada ítem se elaboró y se presentó de manera clara y precisa, de forma que permitiese a los sujetos emitir juicios de valor ofreciendo; de este modo, distintas alternativas opuestas, desde la más favorable a la más desfavorable en función de distintas categorías u opción de respuesta. Cada sujeto responde tanto a escalas tipo Likert como de diferencial semántico.

Se incluyeron ítems referidos a variables como la actitud hacia la conducta, en este caso y como se señalaba en párrafos anteriores, de reducción de la utilización del coche por la ciudad, norma subjetiva, control conductual percibido e ira.

En lo que respecta a la *Actitud hacia la conducta*, se ha incluido un ítem, siguiendo los pasos recomendados por este autor (Ajzen, 2003). Así, se utilizó una forma de respuesta basada en parejas de adjetivos con los dos tipos de componentes que Ajzen denomina instrumentales (perjudicial-beneficioso) y “más experimentales” (agradable-desagradable), de manera que pudiésemos captar la evaluación global que hace el sujeto de la conducta concreta. Recordemos que Ajzen define la actitud hacia la conducta como “una evaluación global de un individuo hacia el desarrollo de la conducta en cuestión” (p.12).

Para medir la *Norma Subjetiva*, se formuló un ítem intentando recoger las expectativas que el sujeto cree que tienen sus grupos significativos. Sin embargo, esto no bastaría para medir esta variable, con lo que también se incluyó otro ítem más para conocer la conducta de los referentes.

En lo que respecta a la medida del *Control Conductual Percibido*, se enunció un ítem para conocer el grado de confianza que tienen los sujetos en su propia capacidad para llevar a cabo la conducta en cuestión.

Otra variable que se ha decidido introducir ha sido la de la *Ira* para conocer si la conducta estudiada se ve influenciada por este tipo de respuesta emocional. Esta variable se midió con un ítem en el que los sujetos debían expresar el grado de ira que les provocaba el problema de la contaminación que generan los coches.

La última variable medida, también con un solo ítem, fue la *Conducta* específica, la cual se formuló del siguiente modo: "Reduce, de modo consciente, el uso del coche por la ciudad desplazándose en autobús o a pie, para ayudar a proteger el medio ambiente".

Procedimiento

Antes de la aplicación de la prueba se realizó un estudio piloto con 50 sujetos de diferentes edades y características socio-demográficas con el objetivo de analizar posibles dificultades en la aplicación de la misma. La redacción de algunos ítems fue modificada para hacerlos más comprensibles. El cuestionario definitivo se aplicó de manera individual en el domicilio de los sujetos seleccionados.

Análisis de datos

Análisis de fiabilidad. Con objeto de conocer la consistencia interna de las escalas empleadas, se llevó a cabo un análisis de fiabilidad utilizando el empleado en la de Crombach (1951).

Análisis factorial. Con objeto de conocer la estructura de la actitud de reducir la utilización del coche por la ciudad, se realizó un análisis factorial para cada muestra de individuos, con rotación VARIMAX, por medio del paquete estadístico SPSS para Windows.

Regresión múltiple. A fin de conocer las relaciones existentes entre las actitudes, normas, emociones y conducta, se realizó un análisis de regresión lineal múltiple en pasos sucesivos utilizando como predictores las distintas variables generadas con las puntuaciones de los factores extraídos por el análisis factorial y las diferentes escalas y como variable dependiente, la conducta.

RESULTADOS

La escala de Norma Subjetiva arrojó un coeficiente de fiabilidad de $\alpha = ,68$ y la de Control Conductual Percibido un $\alpha = ,53$, manteniendo todas ellas todos y cada uno de sus ítems iniciales.

Con la escala de actitudes se llevó a cabo un análisis factorial exploratorio, utilizándose el método de componentes principales, con rotación Varimax con Kaiser. Se seleccionaron aquellos factores con autovalores superiores a 1, y se eliminaron del análisis aquellos ítems con pesos factoriales inferiores a 0,4.

El análisis factorial final consta de un solo factor actitudinal al que le hemos dado el nombre de factor *Actitud*, por estar compuesto por todos los ítems integrantes de la escala que evalúa, en este trabajo, la actitud hacia la reducción del uso del automóvil, convirtiéndose así en un factor que recoge la evaluación global que hacen los sujetos de la actitud en cuestión. Este único factor explica el 68,50% de la varianza total. Cabe señalar aquí que los ítems referentes a la reducción de la utilización del automóvil como algo costoso o perjudicial aparecen con carga negativa.

Con estas puntuaciones correspondientes a la solución factorial se creó una nueva variable, factor *Actitud*, que fue posteriormente utilizada

como predictora de los antecedentes de la conducta en el análisis de regresión múltiple. De este modo, una vez obtenida la estructura factorial de la escala de actitudes, así como depuradas las escalas referidas a la Norma Subjetiva y Control Conductual percibido, se ha querido comprobar por un lado, la explicación de la conducta de la utilización del automóvil a través del modelo propuesto por Ajzen y Maden (1986), y por otro lado, explorar la importancia de la Ira a la hora de explicar dicha conducta como una aportación al modelo propuesto por los autores anteriormente citados.

En el primer análisis realizado el mejor predictor de la Conducta es el factor *actitud* con un poder predictivo del 31,1% de la varianza total explicada. El siguiente predictor que se une a la ecuación de regresión es el *Control conductual percibido*, con una contribución mucho más modesta al coeficiente de determinación en relación a la variable anterior, un 2,5%. Juntos explican un 33,4% de la varianza total.

En el segundo análisis, en el que a las variables anteriores se le añadió la Ira, el mejor predictor de la conducta continúa siendo el factor Actitud, con un 29,1% de la varianza total explicada. Los siguientes predictores se unen a la ecuación de regresión con un coeficiente de determinación bastante más modesto que el anterior. Así, la Ira aporta un 2,6% de la varianza total y la variable *Control conductual* se une a la ecuación de regresión con un 2%. El porcentaje de varianza total explicado por esas variables es del 33,45, exactamente el mismo que en el análisis anterior.

DISCUSIÓN

La pregunta que nos formulamos en este estudio es básicamente si los modelos explicativos actuales del comportamiento pueden prescindir de la referencia a las dimensiones emocionales. En los últimos años estamos asistiendo al desarrollo de nuevas propuestas teóricas

y áreas de investigación que ponen de manifiesto la enorme potencialidad del estudio de las variables emocionales para la comprensión de diferentes tipos de comportamiento.

En nuestra opinión, el ámbito de la conducta ambiental puede ser especialmente interesante, básicamente por dos razones. En primer lugar, y tal como se viene manifestando desde hace tiempo, es preciso fomentar la realización de comportamientos más respetuosos con el medio ambiente, para lo cual resulta obligado conocer todos los elementos que puedan contribuir a esa finalidad; en segundo lugar, porque el progresivo deterioro del medio, con las consecuencias que de ello se derivan para la calidad de vida de la ciudadanía, constituyen el escenario adecuado para que, una vez tomada conciencia de esa situación, se activen respuestas emocionales que conduzcan a comportamientos individuales respetuosos con el entorno y a acciones colectivas de sensibilización medioambiental.

Con la finalidad de ir avanzando en esa línea, en este estudio nos planteamos conocer la contribución de las variables de la teoría de la acción planificada y de la ira a la comprensión de una conducta de tanto impacto ambiental como es la utilización del automóvil.

Los resultados obtenidos muestran un porcentaje de varianza explicada por la TAP razonablemente alto 33,4%. Este dato es especialmente significativo si tenemos en cuenta que es fruto únicamente de la acción de dos variables del modelo: la actitud y el control conductual. En este caso, hay dos aspectos de interés. En primer lugar, el papel tan destacado que desempeña la actitud, ya que de hecho ella sólo explica el 31,1% de esa varianza. De esta manera la dimensión de beneficios-costes en el uso del coche, que subyace a los cinco ítems que configuran la escala de actitud hacia la conducta, aparece como un aspecto clave para comprender la implicación o no de los sujetos en la reducción del uso del automóvil. El análisis de regresión de pasos sucesivos también selecciona al control percibido como la otra variable

significativa en la explicación de ese comportamiento, aunque su contribución es sensiblemente inferior a la de la actitud.

En segundo lugar, hay que destacar también la circunstancia de que la norma subjetiva no realiza ningún tipo de contribución a la explicación de esa conducta. Este hecho evidencia que las variables explicativas de cualquier modelo no tienen un valor universal, sino que hay que relacionarlas con los contextos concretos en los que se manifiestan los comportamientos. En el caso que nos ocupa, la nula capacidad explicativa de la norma subjetiva puede interpretarse en clave de falta de un auténtico interés de la ciudadanía gallega por esta cuestión. Cuando existe un interés bajo por un tema las actitudes hacia él son poco firmes y, por ende, no existe una postura activa a favor o en contra del mismo.

Como señalamos anteriormente, el objetivo principal de nuestro trabajo era comprobar hasta qué punto las variables emocionales contribuían a la explicación de este tipo de comportamiento. Por esta razón, junto a las variables del modelo de la TAP incluimos la ira como uno de los posibles predictores de la conducta de reducción del uso del automóvil.

En este caso, el análisis de regresión muestra que la actitud es de nuevo la variable que realiza una mayor contribución a la explicación de ese comportamiento (29,3%), pero junto a ella aparece en segundo lugar la ira (2,6%) y el control conductual (2,0%). Como puede observarse, el porcentaje de varianza explicada por la ira no es elevado, pero lo realmente interesante es que aparece como una de las variables que contribuyen a la explicación de esa conducta y que su peso es incluso superior a uno de los elementos centrales del modelo de la TAP, como es la del control conductual. Ese dato tiene especial relevancia teniendo en cuenta las características de este estudio y apunta al claro potencial explicativo de las emociones.

Efectivamente, teniendo en cuenta los comentarios que hicimos previamente sobre la no

inclusión de la norma subjetiva en la ecuación de regresión, la conducta ambiental aquí estudiada no es percibida por la mayoría de las personas como un problema que les afecte de modo significativo. Esto provoca que la intensidad de las reacciones emocionales no sea tan elevada como la que se produce ante situaciones que son vivenciadas de forma mucho más dramática. Por tanto, cabe esperar que cuando exista una auténtica concienciación por los problemas ambientales, y no una mera declaración retórica tan cargada de deseabilidad social como carente de compromiso, o cuando los sujetos se enfrenten en primera persona a alguna consecuencia medio ambiental indeseable, el nivel de activación emocional se incremente facilitando la realización de acciones encaminadas a modificar esa situación.

Además de lo anterior, también hay que recordar que en este estudio analizamos una única emoción y utilizamos una única pregunta para evaluarla. El hecho de que diversos estudios señalen a la ira como una emoción que puede explicar el paso de la actitud a cierto tipo de acciones, nos llevó a incorporarla a este trabajo. Sin embargo, hemos de reconocer que pueden ser muchas más las emociones que pueden asociarse a una determinada evaluación del medio ambiente y sus problemas. En este sentido los estudios realizados por Watson (1988) y más en concreto su escala para medir afecto positivo y negativo puede ser de utilidad. De esta manera mediríamos no una única emoción, sino dimensiones emocionales, con lo cual el poder explicativo de esas variables puede ser mucho mayor.

Aunque estos resultados han sido obtenidos con una población muy concreta, los datos anteriores pueden ser generalizables a otras comunidades o zonas en los que la consideración del medio, ya sea por características culturales o por cuestiones socioeconómicas puntuales, sean similares. Y en este sentido, no parece muy aventurado afirmar que nuestros resultados no debieran ser muy distintos a los obtenidos por la ciudadanía de otras muchas lugares de Latinoamérica. Esta afirmación se fundamenta en dos razones. En

primer lugar, porque los factores culturales desempeñan un papel importante en la relación del sujeto con el ambiente (Corral, *et al.* 1994). En este terreno, y pese a las innegables diferencias que en muchos ámbitos existen entre los distintos pueblos que configuran el amplio universo Latinoamericano, son también muchos los elementos culturales que compartimos (Noe y Show, 1990). En segundo lugar, porque en la población estudiada al igual que ocurre en muchas zonas de Latinoamérica, los problemas de empleo, de desarrollo, etc. llevan, erróneamente, a considerar que el deterioro medioambiental es un mal necesario. Todo ello se traduce en un bajo interés real por estas cuestiones y en una

actitud poco comprometida con las políticas de desarrollo sostenible.

En definitiva, y aunque de manera prudente por las razones apuntadas anteriormente, nuestros datos parecen confirmar la incidencia de las variables emocionales en la realización de comportamientos ambientales. Por ello se hace preciso profundizar en esta cuestión realizando nuevos estudios con otras poblaciones latinoamericanas en los que se analicen un rango más amplio de emociones, se indague sobre el tipo de vinculación que mantienen con las diferentes variables cognitivas y se observe cómo inciden sobre el comportamiento ambiental.

REFERENCIAS

- Ajzen, I. (2002). Perceived behavioral control, self-efficacy, locus of control, and the Theory of Planned Behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 32, 1-20.
- Ajzen, I.; Madden, T. J. (1986). Prediction of goal-directed behavior: The role of intention, perceived control, and prior behavior. *Journal of Experimental Social Psychology*, 26, 305-328.
- Bamberg, S., Ajzen, I. & Schmidt, P. (2003). Choice of travel mode in the Theory of Planned Behavior: The toles of past behavior, habit and reasoned action. *Basic and Applied Social Psychology*, 25, 175-187.
- Castro, R. de (1998). Educación ambiental. En J. I. Aragonés y M. Américo (Eds.) *Psicología Ambiental* (pp. 329-351). Madrid: Pirámide.
- Cheung, S.F., Chang, D.K.-S. & Wong, Z.S.-Y. (1999). Reexamining the theory of planned behavior in understanding waterpaper recycling. *Environment and Behavior*, 31, 587.
- Corral, V., Obregón, F., Frías, M.; Piña, J., Obregón, M. E. (1994). Educación ecológica: comparación de competencias pro-ambientales entre universitarios mexicanos y estadounidenses. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 26, 415-430.
- Eagly A.H., Mladinic, A. & Otto, S. (1994). Cognitive and affective bases of attitudes toward social groups and social policies. *Journal of Experimental Social Psychology*, 30, 113-137.
- Fietkau, H., Kessel, H. & Tischler, W. (1982). *Umwelt im spiegel der öffentlichen meinung*. Frankfurt: Campus.
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention and behavior: An introduction of theory and research*. Reading, Mass.: Addison-Wesley.
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1980). Predicting and understanding consumer behavior: Attitude-behavior correspondence. En I. Ajzen y M. Fishbein (Eds.) *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Frijda, N. H. (1988). The laws of emotion. *American Psychologist*, 43, 349-358.
- Grob, A. (1995). A structural model of environmental attitudes and behaviour. *Journal of Environmental Psychology*, 15, 209-220.
- Harland, P., Staats, H. & Wilke, M. (1999). Explaining proenvironmental intention and behavior by personal norms and the theory of planned behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 12, 2505-2528.
- Hines, J.M., Hungerford, H.R. & Tomera, A.N. (1987). Analysis and synthesis of research on responsible environmental behavior: A meta-analysis. *Journal of Environmental Education*, 18, 1-8.
- Klandermans, B., Sabucedo, J.M., & Costa, M. (1999). Injustice and adversarial frames in a supranational political context: farmers' protest in the Netherlands and Spain. En della Porta, D., Kriesi, H. & Rucht, D. (Eds.) *Social Movements in a globalizing world*. London. MacMillan Press.
- Kollmus, A. & Agyeman, J. (2002). Mind the gap : why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behaviour? *Environmental Education Research*, 8, 239-260.
- Krause (1993). *The ecological approach to visual perception*. Boston: Houghton- Mifflin.

- Lazarus, R. S. (1982). Thoughts of the relation between emotion and cognition. *American Psychologist*, 37, 1019-1024.
- Lazarus, R. S. (1984). On the primacy of cognition. *American Psychologist*, 39, 124-129.
- Molero, C; Candela, C. & Cortés, M.T. (1999). La conducta prosocial: una visión de conjunto. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 25, 325-354.
- Pfister, H.R. & Bohm, G. (1992). The function of concrete emotions in rational decision making. *Acta Psychologica*, 80, 199-211.
- Piña, J.A. & Zaragoza, F. (2003). Comunicación persuasiva y cambio de actitudes hacia la seguridad de tránsito en peatones. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 33, 77-90.
- Noe, F. P. & Show, R. (1990). Hispanic cultural influence on environmental concern. *Journal of Environmental Education*, 21, 27-34.
- Zajonc, R. B. (1980). Feeling and thinking: preferences need to no inferences. *American Psychologist*, 35, 151-175.
- Zajonc, R. B. (1981). A one factor mind about mind and emotion. *American Psychologist*, 36, 102-103.
- Zomeran, M., Spears, R. & Fischer, A.H. (2004). Puy your money where your mouth is; Explaining collective action tendencies through group-based anger and group efficacy. *Journal of Personality and Social Psychology*. 87, 649-664.
- Watson. D. (1988). The vicissitudes of mood measurement: effects of varying descriptors, time frames and response formats on measures of positive and negative affect. *Journal of Personality and Social Psychology*, 55, 128-141.

Recepción: Enero de 2006

Aceptación final : Diciembre de 2006