

# LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN

Una visión a partir  
de las investigaciones  
internacionales

LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN Una visión a partir de las investigaciones internacionales

1 1

[www.attitudes.org](http://www.attitudes.org)

**Attitudes**

Attitudes es un compromiso de Audi con la protección del medio ambiente y la promoción de la educación vial.

Cuadernos de Reflexión  
**Attitudes**

C u a d e r n o s

d e R e f l e x i ó n

**Attitudes**

LA AGRESIVIDAD EN  
LA CONDUCCIÓN:

Una visión a partir de las  
investigaciones internacionales.

Autores:  
Francisco Alonso  
Cristina Esteban  
Constanza Calatayud  
Jaime Sanmartín  
Luis Montoro  
Francisco Tortosa  
Francisco Toledo  
Angel Egido  
Antonio Sanfeliu

Con la colaboración de INTRAS

© 2002 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2002 los autores: Francisco Alonso, Cristina Esteban, Constanza Calatayud, Jaime Sanmartín, Luis Montoro, Francisco Tortosa, Francisco Toledo, Angel Egido y Antonio Sanfeliu

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1ª edición: octubre 2002

ISBN: 84-921875-2-2

Depósito Legal: B-42067-2002

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su transmisión por cualquier forma o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la protección del medio ambiente y la promoción de la educación vial.

## ÍNDICE

[ 1 ]	<b>Introducción</b>	<b>7</b>			
[ 1.1 ]	Una reflexión para un inicio	8			
[ 1.2 ]	De vuelta al tráfico	10			
[ 1.3 ]	Los primeros pasos de un largo camino	16			
[ 1.4 ]	Dar el paso de realizar un estudio documental: objetivos de este estudio	18			
[ 2 ]	<b>La agresividad humana: una aproximación general</b>	<b>23</b>			
[ 2.1 ]	Perspectivas teóricas sobre la agresividad	27			
2.1.1	Enfoques biológicos de la agresión	28			
2.1.2	Perspectiva etológica o evolutiva	33			
2.1.3	Explicaciones psicosociológicas	36			
2.1.4	¿Qué pretenden todas estas propuestas teóricas?	39			
[ 3 ]	<b>La agresividad en la conducción: una forma particular y espectacular de agresividad</b>	<b>43</b>			
[ 3.1 ]	La opinión pública	48			
[ 3.2 ]	Las estadísticas	53			
[ 3.3 ]	Los expertos	55			
[ 3.4 ]	Los medios de comunicación y la publicidad	56			
[ 3.5 ]	La agresividad en la conducción y la investigación	62			
[ 4 ]	<b>En busca de una definición de conducción agresiva</b>	<b>71</b>			
[ 4.1 ]	La conceptualización de la conducción agresiva: un problema de partida	72			
4.1.1	Algunas definiciones formales de la conducción agresiva	73			
4.1.2	¿Qué entiende la gente por conducción agresiva?	76			
[ 4.2 ]	Parámetros para una definición rigurosa	82			
4.2.1	Intencionalidad de la conducta de conducción agresiva	83			
4.2.2	Las circunstancias en las que tiene lugar la acción	84			
4.2.3	Características generales asociadas a una conducción agresiva	86			
4.2.4	Conductas específicas que constituyen una conducción agresiva	86			
4.2.5	La frecuencia y aceptación social	91			
[ 4.3 ]	Diferenciación entre conducción agresiva y "road rage"	92			
4.3.1	Un sentido amplio vs. un sentido estricto	92			
4.3.2	La "road-rage" como forma extrema de agresión, ¿una cuestión de grado?	96			
4.3.3	La intencionalidad conductual	100			
4.3.4	Connotaciones terminológicas	102			
4.3.5	Desencadenantes	103			
4.3.6	El objeto de agresión	103			
4.3.7	Prevalencia	104			
4.3.8	La circularidad del fenómeno de la "road rage"	105			
4.3.9	Connotaciones delictivas: delito de tráfico vs. delito criminal	105			
4.3.10	Objeto de intervención psicológica vs. intervención judicial	108			
[ 5 ]	<b>Características y perfil del conductor agresivo</b>	<b>111</b>			
[ 5.1 ]	La edad del conductor agresivo	115			
[ 5.2 ]	La experiencia en la conducción	117			
[ 5.3 ]	Sexo y género	118			
5.3.1	Género y estrés	121			
5.3.2	Agresión, poder y género	122			
[ 5.4 ]	La personalidad del conductor	124			
5.4.1	Influencia del estrés	125			
5.4.2	El humor general y la inseguridad	126			
[ 5.5 ]	¿Es el conductor agresivo un conductor infractor?	128			
[ 6 ]	<b>¿Cuáles son los determinantes asociados a la agresión en la conducción?</b>	<b>137</b>			
[ 6.1 ]	Influencias personales de la agresión	139			
6.1.1	Los mecanismos psicofisiológicos subyacentes a la conducción	139			
6.1.2	La interpretación subjetiva de las situaciones, el estilo de vida y las actitudes	140			
6.1.3	El estado emocional del conductor	141			
6.1.4	Las habilidades de conducción y las habilidades para una conducción segura y la agresividad en la conducción	145			
[ 6.2 ]	Influencias exógenas para una conducción agresiva	148			
6.2.1	El anonimato y la impunidad en la conducción	148			
6.2.2	Variables situacionales y ambientales	149			
6.2.3	Determinantes socio-culturales	158			
[ 6.3 ]	Un modelo conceptual integrador	165			
[ 7 ]	<b>Modelos teóricos e hipótesis explicativas de la agresividad en la conducción</b>	<b>171</b>			
[ 7.1 ]	Los modelos de rol: la conducción agresiva como un hábito cultural	172			
[ 7.2 ]	La hipótesis de la frustración-agresión	173			
[ 7.3 ]	Aproximación social-cognitiva del procesamiento de la información: Teoría del aprendizaje social	177			
[ 7.4 ]	Hipótesis de la desinhibición de la agresión	179			
[ 7.5 ]	Hipótesis del "anonimato"	180			
	<b>Referencias bibliográficas</b>	<b>184</b>			

1. INTRODUCCIÓN

## 1.1 Una reflexión para un inicio

No hace mucho uno de los autores de este estudio nos contaba:

**«... levanté mis ojos del libro alarmado por el grito de lo que creía una señorita en peligro, y vi asombrado en la pantalla del televisor un coche y un eslogan “más agresivo que nunca”.»**

Al día siguiente comentando el suceso con el resto de autores y, dada esa corriente tendencia a evocar situaciones similares, recordamos otros anuncios con coches que vuelan, que insinúan que las limitaciones establecidas por las señales no están hechas para ellos, que asedian a otros vehículos, etc. Coches que rompen no sólo las leyes de la física o la legalidad, sino de los comportamientos cívicos y éticos más básicos.

También nos vino a la memoria un entrenador y un jugador de un conocido equipo vasco declarando a los cuatro vientos que el único camino para derrotar a otro equipo, habitualmente inmaculadamente blanco, era “jugar con agresividad”; tampoco pudimos dejar de pensar en películas donde los héroes practican o predicán la agresividad y la violencia, dibujos animados donde se llega a situaciones sádicas; *comics* donde se pueden ver torturas, agresiones físicas y psicológicas de todo tipo, juegos para todo tipo de plataformas y soportes, que simulan con todo lujo de detalles y realismo agresiones de todo tipo, incluso en los que delinquir o vulnerar la legalidad hace ganar el juego; prensa y revistas repletas de titulares y noticias en ocasiones brutales; y telediarios y programas presuntamente culturales o divulgativos, o *reality shows*, donde la agresividad aparece como el valor dominante, como la disposición a actuar que nos hace triunfar en la vida.

Y recordamos a todo ese conjunto de “productos famosos” que pregonan conductas, valores y actitudes insolidarias, competitivas, chaqueteras, farisaicas, incluso xenófobas, que llegan a justificar ciertos tipos de violencia apelando a cualquier ideología, palabra por cierto cada vez más deteriorada y mal utilizada. O en cómo los psicópatas se han convertido en personajes, en la ficción y en la realidad, totalmente *in*, sobre los que se escriben *best-sellers* o se ruedan películas millonarias en espectadores.

Para llegar a la conclusión, no sin tristeza pero tampoco con resignación, de que la agresión y la violencia se manufacturan de mil formas, cuidándose sobremanera su estética, para eso que ahora y siempre se han llamado “públicos objetivos”, segmentos demográficos, poblacionales, políticos, ideológicos, económicos, incluso, modernamente atendiendo a todos los géneros y no sólo al masculino, y eso a lo largo de todo el ciclo vital. Desde los casi bebés hasta los ancianos y las ancianas reciben una y otra vez miles de señales y señuelos que ayudan a construir y / o modificar hábitos, actitudes, valores y, en definitiva, conductas.

Y toda esa secuencia de asociaciones, como una cascada, casi nos ahogaron, por terribles, por evidentes en unos casos e insidiosas en otros, por su capacidad para generar opinión y... acción.

*«La cultura da forma a la mente, la cultura nos aporta la caja de herramientas a través de la cual construimos, no solo nuestros mundos, sino nuestras propias concepciones de nosotros mismos y nuestros poderes... La cultura tiene un papel capacitador en el desarrollo mental... La mente no podría existir si no fuera por la cultura. La evolución de la mente homínida está ligada al desarrollo de una forma de vida en la que la realidad está representada por un simbolismo compartido por los miembros de una comunidad cultural, en la que una forma de vida técnico-social es a la vez organizada y construida en términos de ese simbolismo. Ese modo simbólico no sólo es compartido por una comunidad, sino conservado, elaborado y transmitido a generaciones sucesivas que, a través de este legado, continúan manteniendo la identidad y forma de vida de la cultura. La cultura da forma a las mentes de los individuos... aunque los significados están en la mente, tienen su origen en la cultura en la que se crea. Esto es lo que permite la comunicabilidad y la negociabilidad de los significados.» (Bruner, 1997, 12, 21)*

**Pero, creyéndonos más que unos pesimistas inteligentes unos optimistas no ingenuos, nos calmamos y coincidimos en que se puede hacer algo, que estábamos haciendo algo... Pero antes de explicar eso volvamos al tráfico para reflexionar un poco más en este problema.**

## 1.2 De vuelta al tráfico

*«En Japón, la cortesía es parte de la vida diaria..., pero si quieres experimentar una descortesía japonesa, súbete a un coche. Parece como si la cara cortés desapareciera tan pronto como se comienza a ser una figura anónima dentro de una caja de metal blanca (incluso el color de los coches se ajusta a una norma y nueve de cada diez coches son blanco hueso). Pero, este extraño cambio de personalidad ciertamente, no es único de los japoneses.» (Sandqvist, 1997)*

No es arbitrario ni casual que en nuestro inicio relatemos un acontecimiento que asocia la agresividad y la conducción. En realidad lo hacemos como botón de muestra de la gran relación que hay entre la tarea de conducción y esta respuesta emocional, conductual, social y cultural. Partimos de una idea general: el automóvil es un "motor" esencial en nuestra sociedad, amén de un reflejo de la misma.

En efecto, el automóvil hace tiempo que ha dejado de ser un objeto de lujo para convertirse en un elemento de trabajo; hasta el punto de formar parte integrante, de pleno derecho de nuestra sociedad al mismo nivel que la televisión. Las implicaciones de esta situación son múltiples, concerniendo tanto a la economía, como a la salud, a la psicología, a la vida social, etc. En la actualidad, no resultaría excesivo afirmar que vivimos en la civilización del automóvil.

No en vano, los publicistas siempre tan perspicaces fueron los primeros en darse cuenta de este hecho. Así, hace ya algunos años nos mostraron a través de infinidad de eslóganes, no sólo la relevancia que este objeto tecnológico puede tener en nuestras vidas, sino también anticipar algunas de las implicaciones que la simbiosis individuo-automóvil puede tener en el comportamiento humano y en su interacción con el entorno. En estos momentos, su imagen es tan familiar, que es parte esencial del paisaje, su presencia se encuentra en cualquier ámbito: se le consagran revistas especializadas, emisiones de televisión y radio. La publicidad para los nuevos modelos florece por todas partes, sin hacer referencia a los tan apasionados (a nosotros nos lo parecen) como escasos debates sobre la seguridad en las

carreteras. Todo ello refleja a su vez del peso que representa la industria del automóvil y afines en la actividad económica de la mayoría de los países.

Por otra parte, estudios llevados a cabo estos últimos años, ponen de manifiesto nuestra dependencia creciente del automóvil. Así, ha aumentado la media de desplazamientos anuales con mayor número de kilómetros recorridos, el parque vehicular y el número de licencias de conducción. Estas cifras en constante progresión, tienen como consecuencia un aumento neto del tráfico, generando situaciones desconocidas hace algunos años cuando el coche nos permitía "ganar tiempo" y los atascos se producían en las grandes urbes en situaciones muy precisas. Era la época en que los fabricantes apostaban por la velocidad para promover sus novedades, los mejores coches nos permitían ir más rápido, desatendiendo los consejos y advertencias realizadas por numerosas instituciones y autoridades de diversa índole y procedencia.

En la actualidad, ha habido una evolución en los hábitos de exigencia, se hace hincapié en los conceptos de seguridad y bienestar y se impone el automóvil en el que "se puede vivir". En realidad, lo consideramos un lugar de confort en el que podemos escuchar música, llamar por teléfono y llevar a cabo otro tipo de comportamientos no necesariamente muy seguros si se realizan mientras se conduce. Existe una tendencia a considerarlo como un refugio, se percibe como la prolongación de nuestro "territorio" privado y un muro de contención contra las agresiones de los otros, esto es, como estar en casa. No es de extrañar que se soporten mal las miradas ajenas o el hecho de que alguien "lo toque", se juzgue como una intromisión en nuestra esfera privada. Esta evolución en la forma de considerar a "este objeto de transporte", utilitario en principio, nos incita a afirmar que el automóvil no garantiza ya la transición entre el interior y el exterior, sino que se ha convertido en una prolongación de la esfera doméstica, del "self", representando para algunos un lugar de trabajo o incluso una residencia secundaria.

En este contexto, podemos volver a preguntarnos ¿cómo influye el automóvil en nuestros comportamientos? Y hay una respuesta inmediata y clara: su omnipresencia se traduce en demasiadas ocasiones en más tensión, más cansancio físico y más agresividad.

**La conducta agresiva al volante no es nueva, lo que inquieta es, como demuestran algunos estudios, que se está incrementando de forma preocupante. Cuando conducimos seguimos una tendencia consistente en que la respuesta agresiva se convierta en habitual cada vez que sucede un**

**acontecimiento "desagradable" para el conductor. Estos comportamientos adquieren mayor trascendencia porque, según nos muestran también otros estudios, provocan accidentes de tráfico.**

¿Qué consideramos conducta agresiva al volante? El término "agresiva" puede adquirir diferentes significados en función del actor / víctima u observador de la conducta y, en ocasiones, estas diferencias de apreciaciones son el origen mismo de conflictos en la carretera. Sin embargo, la cuestión tampoco es nueva. Desde antaño el derecho se esfuerza por determinar de la forma más aséptica posible cuándo un comportamiento puede ser calificado de agresivo. A este respecto, un experto francés en leyes, después de realizar un estudio exhaustivo de casos, concluía que él estaba en la misma situación que la persona a la que pidieron definir un elefante; él no supo hacerlo, pero, pese a ello, comprendió que era algo grande.

Y lo cierto es que el problema de la agresividad en la conducción sigue en progreso y lo que más hostiga es la intensidad del estímulo y la utilización considerada inadecuada. Porque aunque actualmente el nivel de educación es más elevado y se podría esperar una mayor comprensión de la acción del otro conductor, el nivel de tolerancia de los errores es más bajo y la respuesta agresiva verbal más frecuente. No en vano, el aforismo,

*«Conducir en París, es una cuestión de vocabulario.» (Michel Audiard)*

podría aplicarse actualmente al tráfico de cualquier ciudad grande que muy lejos de representar el orden cartesiano se aproxima más a una jungla urbana.

Si aceptamos este aforismo como cierto, después de más de un siglo de esfuerzo de los investigadores por saber cuál es la capacidad (percepción-toma de decisiones-ejecución) que tiene que tener el conductor para desarrollar la tarea de conducción, podríamos tristemente concluir que es el lenguaje, y consiguientemente podríamos plantear una formación dirigida al incremento del vocabulario y el entrenamiento en la facilitación de la expresión del mismo, y algo más por si éste falla.

A lo comentado hasta el momento hay que añadir aspectos tales como la búsqueda de placer y el asumir un riesgo, en particular, muy presentes en algunos sectores de la población. Lo que buscan algunos en la conducción de un automóvil es olvidar las dificultades diarias, la embriaguez del peligro, el juego con su cuerpo y su vida (y desgraciadamente con la de los demás). Cuestiones todas ellas reveladoras de mecanismos psicológicos, a menudo, disfrazados.

Descubrimos así una curiosa paradoja: por una parte, el coche como objeto tecnológico es la expresión del progreso del avance científico tecnológico que nos "conduce" al bienestar o hacia una mayor calidad de vida. Por otra parte, es revelador de comportamientos que se podrían calificar de primarios. Basta ver algunas consecuencias que colindan el ridículo, cuando dos automovilistas "estresados" llegan hasta la agresión física a causa de acontecimientos que desde la razón podríamos calificar de insignificantes. Nos provoca una regresión: basta con ver la dificultad que tienen algunos de entre nosotros para prestarlo a un amigo ... Recordemos al respecto el dicho:

**«hay tres cosas que no puedes dejar a un amigo: la mujer, la pluma y el coche..., pero si me apuras aun transigiría a ¡las dos primeras! “¿Terrible, no?”»**

Hace cincuenta años, el hecho de poseer un coche singularizaba al que lo poseía en relación con el resto de la sociedad. En la actualidad, es exactamente al revés. La norma, es el coche. La integración social pasa por la posesión de este objeto. A partir de esta constatación, que podemos utilizar como común denominador, los comportamientos se parecen y se justifican unos a otros: desatándose comportamientos por "simpatía" -es decir, por imitación- "puesto que el "atasco" tan cercano es agresivo, uno puede también permitírselo".

El coche entronca con elementos tan esenciales como el dinero, la relación con el otro, la seducción, la posesión de un objeto preciado, la estética, la fuerza / potencia, la velocidad, sin olvidar el sentimiento de libertad e independencia que parece procurar aparentemente en ocasiones. Por lo tanto, no se trata simplemente ya de un medio de transporte, sino de un medio de existir ante los demás y ante sí mismo, y "golpearlo" supone "fragilizar" simbólicamente a su propietario. Este sentimiento explicaría en parte las diferencias de género en la agresividad obtenidas a partir de estudios cuantitativos y que generalmente muestran a los hombres más agresivos al volante que las mujeres.

Naturalmente la cristalización de estas pasiones tiene varios orígenes. Así, los aspectos psicológicos no lo explican todo, necesitan completarse con otros como los de tipo económico o sociológico para que su sentido sea pleno. Los primeros son innegablemente de carácter financiero. Los coches suponen un desembolso importante tanto en la compra como en el mantenimiento. El automóvil incrementa el presupuesto familiar, ocupando el tercer puesto, concretamente después de los de alojamiento y alimentación. Los gastos de utilización se duplicaron entre 1960 y



1999, debido principalmente a la subida de los precios del combustible, del mantenimiento, de los accesorios y de las reparaciones.

En algunos estudios, un 79% de los conductores admite que el coche les hace perder con mucha frecuencia toda medida de sensatez, refiriéndose a la inversión económica y a las conductas impulsivas a las que hemos hecho referencia.

Esta inversión emocional debe ajustarse a la inversión económica que se realiza para evitar la disonancia que ello supondría. El conductor manifiesta: "...invierto mucho en mi coche, si es necesario me endeudo por él, por tanto, es "normal" que lo defienda, que pugne por mantenerlo íntegro". La agresividad como respuesta, el nerviosismo, la irritabilidad, en dos palabras el comportamiento irracional o ilógico, se podría explicar en cuanto el conductor considera que amenazan su estatus de conductor y su inversión.

Resultado, se percibe al automovilista que se acerca demasiado, o que roza el parachoques como alguien que arremete contra uno, que contraviene y amenaza el estilo de vida del conductor. Su intrusión en la esfera privada se asimila a una "violación" de lo propio, de ahí el estrés, la agresividad, la exasperación y las invectivas a las que da origen.

De lo dicho hasta el momento algún ingenuo podría concluir que el culpable es el automóvil, olvidando al elemento fundamental que le confiere acción, que transforma un potencial de posibles respuestas y utilidades en una concreta, nos referimos obviamente al conductor.

Podemos, aceptando esta conclusión, y siguiendo también la tendencia connatural a la especie humana a no asumir nuestra propia responsabilidad, buscar otros culpables. Y así podemos constatar la dificultad creciente de las infraestructuras viales para absorber la circulación masiva de vehículos de toda clase. El tráfico de algunas ciudades se aparenta a una selva y circular por algunas carreteras supone una aventura en la que el comportamiento agresivo encuentra una justificación y deviene una "norma de supervivencia". Podemos pensar consecuentemente que, entre otros factores, el estrés y la actitud agresiva en la conducción se han convertido en habituales en las grandes ciudades porque las infraestructuras no están adecuadamente preparadas.

Y aunque hubiera algo de cierto en esto, no podemos escondernos, no podemos desviar la atención de nosotros mismos, del factor humano que, a través de

numerosas macro-investigaciones, se ha demostrado que es responsable de aproximadamente el 90% de los accidentes de tráfico. Y cierto sea decirlo que ya comienzan a haber más voces y personas que asumen esto, y que consecuentemente ven en ello un problema sobre el que hay que hacer algo.

De tal forma que a la cuestión que se plantean algunos conductores de: ¿es realmente evitable transformarse en sujetos irritados e irritables de este objeto ciertamente útil pero que debería seguir siendo un objeto? La psicología puede y está desarrollando respuestas y soluciones. No obstante hay que reconocer una conclusión principal, paradójica a primera vista: es necesario saber más. Las reacciones agresivas de los conductores son todavía mal conocidas y poco visibles "directamente", por lo que convendría diseñar indicadores más precisos, sistematizar y homogeneizar la recogida de información. Estos indicadores deberían diferenciar diversas formas de agresividad y la conducta no cívica a las que hemos hecho referencia.

Y en realidad hasta el momento hemos querido abrir una serie de cuestiones tales como: ¿qué entendemos por conducción agresiva?, ¿qué debemos entender como tal?, ¿por qué nos comportamos de forma agresiva en la conducción?, ¿en qué grado nos comportamos de forma agresiva?, ¿qué factores internos nos llevan a ello?, ¿qué estados?, ¿qué elementos externos nos facilitan que aparezca?, ¿qué pensamos nosotros de todos ellos?, ¿qué soluciones podemos implementar para mitigar el problema?, ¿cuáles serían aceptadas mejor por la gente?

**Es esta la primera ocasión en la que hemos utilizado el término "conducción agresiva", y por ende, tal vez es el momento idóneo para hacer un alto al respecto y realizar algunas consideraciones que a lo largo de este libro iremos matizando. Hemos utilizado hasta ahora términos más certeros como "actitud negativa en la conducción", "conducta agresiva al volante". Sin embargo, desde una locución anglicista son al uso principalmente los términos "aggressive driving" y "road rage"<sup>(1)</sup>, para los dos grandes fenómenos inherentes a la agresividad en la conducción (casi cualquiera que sea su expresión o magnitud). Una traducción del primero podría desprender una relación de la agresividad casi unívoca con la actividad de conducir de una determinada forma, con un estilo específico, afectando casi únicamente al conductor como protagonista, excluyendo a otros usuarios. Sin embargo la**

<sup>(1)</sup> Un término que trataremos con detalle más adelante. Baste ahora considerarlo como formas más extremas de agresión en el ámbito del tráfico, cuya traducción, pese a que mantendremos el término en inglés sería "violencia en la carretera".

agresividad en la conducción es algo más, o debe serlo, en el sentido de que implica una situación de tráfico más amplia que la que va pareja al hecho de conducir. Por ello, dado que nos hallamos inmersos en una cuestión que constituye un problema internacional, en muchas ocasiones utilizaremos la expresión “conducción agresiva” y la mantendremos en consideración al termino anglosajón original, donde deberemos leer una acepción más correcta y comprensiva en nuestro dominio lingüístico como sería “comportamientos relacionados con la agresividad en el ámbito del tráfico”; aunque, por economía lingüista y practicidad, hacemos referencia a la “agresividad en la conducción”. De esta forma, si hablásemos con total propiedad deberíamos hacerlo de conductas y comportamientos relacionados con la agresividad, en el ámbito del tráfico y también de la seguridad vial, o bien el comportamiento / actitud agresivo en el ámbito del tráfico y la seguridad vial, entre los que estaría la conducción agresiva y la “road rage”.

### 1.3 Los primeros pasos de un largo camino

Y como comentábamos anteriormente estamos haciendo algo: estamos comenzando a trabajar en una línea de investigación / intervención con el objetivo de reducir la agresividad en la conducción.

De hecho varios de los proyectos que llevamos adelante constituyen un paso fundamental para la consecución de este objetivo, que no por difícil, se debe calificar de imposible. Y lo hacemos teniendo la firmeza de que el camino iniciado dará frutos en las cortas distancias y sembrará las semillas que permitan recoger otros en las largas que se caracterizan por su mayor efecto y persistencia.

Pues este es el espíritu que mueve nuestro trabajo, y el del programa social de Audi Attitudes que bajo su patrocinio ha hecho posible iniciar y desarrollar este proyecto.

Y en realidad, es importante resaltar que cuando el programa social “Attitudes”<sup>(1)</sup> de Audi se puso en contacto con el INTRAS<sup>(2)</sup>, y nos transmitió su intención de

<sup>(1)</sup> <http://www.attitudes.org>

<sup>(2)</sup> El Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) se crea, como Instituto Universitario de Investigación propio de la Universitat de València, regulado por la LRU (Ley de Reforma Universitaria), por decreto 105/1995 de la Generalitat Valenciana, de 16 de Mayo de 1995 (<http://webintras.uv.es>)

tratar esta temática dentro de su ya decidida línea de actuación en materia de seguridad y educación vial, lo hizo porque quería trasladar la preocupación expresada por la ciudadanía que consulta su página web. En dicha página ([www.attitudes.org](http://www.attitudes.org)) existe una sección, “el vertedero Attitudes”, donde la gente se deshace de todo aquello que piensa se debería eliminar de la sociedad. Así en mayo del año pasado se podía constatar que la agresividad en la conducción junto a la violencia dominaba ese contenedor virtual de todas aquellas cosas que deseáramos tirar.

Y la propuesta del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universidad de Valencia, muy acorde con estos principios no se hizo esperar. Coincidimos en que si queríamos alcanzar los objetivos, y conocedores de que había mucho camino por recorrer habría que empezar. Pero empezar por el principio buscando la utilidad social de cada uno de los pasos que diéramos.

En este sentido partimos de un hecho constatable: la agresividad en la conducción ha sido poco trabajada en nuestro país. Y esto es así en las esferas de la investigación y la intervención. Hecho que refleja una falta de conciencia pública y social que se demuestra en la escasez de recursos destinados a esta problemática.

*“No soporto a los ases del volante, que a volar a 240 le llaman su factor riesgo, me parecen reprimidos y egoístas, porque exponen mi pellejo, tú pellejo”. Carlos Goñi, Revolver. Odio, incluida en al álbum 8.30 a.m.*

Y el primer paso para actuar, como tantas veces hemos defendido, es conocer. Baste aquí recordar la clásica máxima atribuida a Augusto Comte: “saber para prever, prever para poder”, sobre la que se ha cimentado todo el edificio de la modernidad. Partimos así de la creencia, demostrada tantas veces por la ciencia, de que la investigación es la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o autoimpuestas, de las herramientas eficaces que permitan alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

Teniendo en cuenta estas premisas, no es arbitrario que la primera actuación fuera la realización de un estudio documental, donde nos aproximáramos a las investigaciones que se han desarrollado (fundamentalmente en otros países) sobre esta temática desde todos los puntos de vista (teórico, de opinión social, práctico, de intervención). Dicho estudio comparte protagonismo con otro iniciado paralelamente consistente en una encuesta a la población española (realizada

evidentemente a través de una muestra representativa de la misma). En último término y como actividad complementaria se ha planteado la realización de unas Jornadas de Reflexión "1<sup>as</sup> Jornadas de Reflexión Attitudes: la agresividad en la conducción" a través de unos focus-groups (grupos de discusión) que sirvan de reunión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación confluyentes en esta problemática. Con ellas pretendemos impulsar e iniciar un segundo paso en la actividad de investigación-intervención, que desarropado de protagonismo, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.

#### **1.4 Dar el paso de realizar un estudio documental: objetivos de este estudio**

Pero, ¿por qué un estudio documental? ¿qué objetivos perseguimos con dicho estudio?, ¿qué utilidad práctica pueden tener los resultados del mismo? Y además, ¿qué es en realidad un proyecto documental?

Partimos de una idea: las distintas disciplinas científicas tienen como objeto fundamental acumular saber a través de investigaciones de todo tipo (teóricas, aplicadas, experimentales, bibliométricas, etc.). En el caso de las disciplinas del Tráfico, el Transporte y la Seguridad Vial, el objetivo es obtener conocimiento acerca de esta actividad humana para incrementar la seguridad en la circulación mediante la disminución de la tasa de accidentes que en nuestros días puede y debiera ser calificada de inaceptable.

Ese conocimiento pasa por responder a cuestiones tales como poder definir claramente el fenómeno, y conocer la incidencia del mismo así como los factores que permiten su aparición y facilitan su permanencia. Pero también pasa por responder a cuestiones tales como qué tipo de intervenciones han sido eficaces, por qué o por qué no lo han sido, en función de diferentes características y variables.

Todo este tipo de investigaciones es transmitido por los científicos y por los centros de investigación a los que pertenecen a través de distintos medios de comunicación científica (libros, revistas, congresos, informes de investigación, etc.). Los científicos al conjunto de todos esos productos (artículos, capítulos, comunicaciones en congresos, etc.) lo llamamos "producción científica".

En realidad la documentación es una disciplina científica que nos ayuda a acercarnos a la mencionada producción científica, cuestión ésta que no es fácil si tenemos en cuenta características definitorias de la misma. De entre ellas las más importantes son el crecimiento exponencial de la información (que hace imposible acceder y leer todo lo producido sobre una temática en concreto) y la obsolescencia de la misma (que hace que mucho conocimiento no esté actualmente vigente desde el punto de vista de su utilidad).

La documentación como disciplina científica en sí misma, nos permite salvar esos problemas intrínsecos aludidos, que se ven intensificados por otros como pueden ser los idiomáticos, económicos, temporales, etc. De esta forma, podemos decir que las técnicas documentales y bibliométricas nos permiten, entre otras cosas, acceder de forma más directa a la información más atingente, relevante, central y útil valiéndonos para ello de numerosos indicadores, que por no ser objeto central no reproduciremos en este texto pero sobre los que el lector encontrará más información a través de las preceptivas referencias bibliográficas.

En este sentido, en este proyecto se han realizado una serie de búsquedas documentales en distintas y numerosas bases de datos. Para ello, se han utilizado los necesarios "perfiles de búsqueda" (acotamientos incluidos). A los resultados de dichas búsquedas se han calculado diferentes índices de referencia como los de productividad (Bradfor y Lotka), cohesión, dispersión, etc., para finalmente trabajar más de doscientos productos científicos originales (la mayoría artículos procedentes de revistas con jueces) sobre los que se ha practicado un análisis de contenidos.

Y lo cierto es que podemos decir a modo de primera conclusión que la agresividad en la conducción, desde el punto de la investigación, no es un tema fácil. Por el contrario plantea dificultades como son la propia conceptualización de agresividad en la conducción, la disparidad de metodologías que existen para estudiar este fenómeno con sus correspondientes aspectos negativos asociados y las dificultades que entraña desde el punto de vista de la intervención (especialmente desde la norma y el correspondiente sistema sancionador), entre otras.

Pero, junto a las carencias y problemas mencionados, esta revisión nos ha dado alegrías, puesto que en ella hemos obtenido muchas respuestas a cuestiones clave que desconocíamos. El por qué del comportamiento agresivo, los factores que tienden a potenciarlo, etc. Cuestiones todas ellas claves si pensamos desde un marco de utilidad práctica.

Y recordando todos los aspectos tratados, lo que en estos momentos tiene usted entre sus manos es el producto principal de ese estudio documental. En él hemos tratado de, sin olvidar la rigurosidad y la fidelidad de los documentos primarios, realizar una siempre difícil tarea de agrupación, síntesis y resolución.

Este libro como ya hemos comentado tiene un objeto inmediato, servir de base para el diseño y formulación de posibles estrategias de intervención, en las "1<sup>as</sup> Jornadas de Reflexión Attitudes: la agresividad en la conducción", y el debate que en dichas jornadas se producirá. Pero su pretensión de utilidad se extiende más allá. Es una opción de futuro, pues pretendemos convertir este libro en manual de referencia para los que en el día a día intervienen en el ámbito del tráfico y seguridad vial, facilitándoles la integración de más objetivos en sus desarrollos, en forma de acciones hacia este factor tan denostado como olvidado.

El espíritu que ha guiado la redacción de este libro, ha sido el de facilitar su lectura por parte del público lego en la materia de la agresión en la conducción, sin defraudar al estudioso / experto tanto en materia de seguridad vial como específicamente en el tema de la agresión. Para ello el libro ha sido estructurado en seis secciones.

Para permitir la inmersión en esta temática hemos redactado una segunda sección que trata la agresión en general. Para ello definimos la agresión y describimos algunas de las teorías clásicas explicativas de la misma. Este segundo punto se hace en el presente libro sin afán de exhaustividad, dadas las limitaciones lógicas propias que se derivan del objeto central de este libro y las de espacio y tiempo que tiene el lector, variables ambas que creemos han de ser tenidas en cuenta.

En una segunda sección realizamos el primer acercamiento a la agresividad en la conducción como una manifestación de la agresividad que tiene entidad propia y características específicas. Damos una visión acerca de la importancia de este problema a través de la visión de los medios de comunicación, de la percepción subjetiva de la gente, de los expertos, y de las escasas investigaciones objetivas que tratan de determinar esta cuestión. Se describen las características de las investigaciones que se han realizado en este campo, atendiendo a diversas tipologías y diferentes instrumentos desarrollados.

La tercera sección va en busca de una definición rigurosa. Para ello relacionamos numerosas conceptualizaciones de este tipo de conducta que han sido realizadas

en el marco de la ciencia. No obstante, no perdemos la perspectiva de lo que la gente entiende por conducción agresiva que es también de vital importancia en numerosos planos, incluso en el de la intervención. Otro aspecto íntimamente unido a este, las conductas que se consideran conducción agresiva, también son tratadas desde las perspectivas científica y popular.

En la cuarta sección tratamos de dar una visión de las características y perfil del conductor agresivo. Para ello consideramos todos los factores personales, ya sean de rasgo (personalidad, edad, sexo, etc.) o transitorios (estrés, fatiga, etc.), que correlacionan con la manifestación de este tipo de comportamiento. Este tipo de aproximación es muy útil de cara a la selección de conductores y/o la identificación de sujetos de riesgo para incluirlos dentro de programas de modulación-modificación de actividades y conductas.

A continuación se abordan factores externos e internos que potencian la posibilidad de que se incrementen los comportamientos agresivos en la conducción. Así, se tratan factores tales como el estado emocional, la interpretación subjetiva de la situación, la densidad del tráfico, congestiones, temperatura ambiental, etc. Todos ellos tienen también un claro sentido práctico desde la perspectiva de la posibilidad de manipulación y modificación de los mismos.

La penúltima sección, la sexta, se centra en los modelos explicativos de la conducción. Acometemos una descripción de algunas de las hipótesis y teorías desarrolladas para elucidar la conducta agresiva en el tráfico. Esta sección por más que pueda parecer teórica es y queremos insistir en ello la más práctica. Recordemos lo que se afirma en la introducción de un libro de la OCDE (1997, Road Safety Principles and Models. Paris) sobre Seguridad Vial "No hay nada más práctico que una teoría".

Como es privativo incluimos las referencias bibliográficas pertinentes, que en este caso adquieren un valor diferencial al convertirse en una base de datos de consulta para la ampliación por parte de los expertos.

Esperamos que toda esta información sea suficiente para cumplir con los objetivos que nos habíamos impuesto, y que el esfuerzo del programa social Attitudes de Audi y del INTRAS haya valido la pena.

**2. LA AGRESIVIDAD HUMANA:  
UNA APROXIMACIÓN GENERAL**

*«Hace años, después de obtener el permiso de conducir, recuerdo el tremendo sentimiento de poder cuando conduje el coche de mi padre de forma arrogante, cruzándome de un carril a otro, tanto si había tráfico como si no, acelerando de modo impaciente para dejar atrás a las personas "lentas". Estoy seguro de que esto describe cómo se sienten muchos conductores. Pero la emoción que yo estaba teniendo era peligrosa, era una amenaza despreciable.» (Abel, 1998)*

La noción de agresión deriva del latín *aggredi*= acercarse. Se entiende en el sentido de atacar, pero también en el de hacer frente a un reto. La propia terminología expresa que se trata de imponer los deseos contra las resistencias, mediante una violenta superación de las mismas recurriendo por ejemplo, a la lucha o la amenaza. En definitiva se trata de ejercer un dominio (Fisher, 1966).

La agresión puede definirse como "cualquier forma de conducta que intenta hacer daño a alguien física o psicológicamente". Sin embargo, se han dado muchas definiciones a la agresión, en las cuales lo común sería la noción que incorpora Buss de "una respuesta que se convierte en un estímulo nocivo para otro organismo". El aspecto diferencial sería la inclusión del concepto de "intención" en el daño producido, el cual por algunos fue considerado innecesario por su condición mentalista y no es apropiado para un análisis riguroso. El problema es que, obviamente, muchas situaciones en las cuales un individuo daña a otro no constituyen agresión, debido a la falta de intención.

*«Desde una perspectiva psicológica,... la agresión debe ser considerada como un continuum en el que puede alinearse cualquier conducta dependiendo de la hostilidad de la acción y del contenido de la intención. El problema es que pueden verse las mismas acciones e intenciones y juzgarse diferentemente según si somos "nosotros" o "ellos" los responsables.» (Goldstein, 1986)*

En cualquier caso, Edmunds y Kendrick sostienen que el concepto de agresión debe incluir tres aspectos: la producción de un estímulo nocivo, el intento de dañar y el hecho de que el ataque tenga una probabilidad mayor a cero de ser exitoso. Una de las definiciones más aceptadas de agresividad es aquella que la concluye como:

*«(...) la producción de un estímulo nocivo de un organismo hacia otro con la intención de provocar daño o con alguna expectativa de que el estímulo llegue a su objetivo y tenga el efecto deseado.» (Kaplan y Sadock, 1987)*

En definitiva y como vamos a poder comprobar,

*«(...) introducirse en el tema de la agresividad es entrar en una "jungla semántica".» (Edmunds y Kendrick, 1980)*

*«En el lenguaje cotidiano, el significado de "agresión" y "agresividad" varía, desde los significados benévolos de "asertividad", "persistencia" y "conducta fuerte y valiente" hasta significados negativos de "malicioso" o "cometer actos letales".» (Sandqvist, 1997)*

### **Agresión y hostilidad**

La hostilidad constituiría un concepto relacionado con la agresividad, pero no es sinónimo a ella. Sería una actitud, una "respuesta verbal implícita que envuelve sentimientos negativos (mala voluntad) y evaluaciones negativas de personas y acontecimientos" (Veness, 1996). Constituiría una respuesta bastante estable, donde se encuentra una generalización tanto del estímulo como de la respuesta, de modo tal que las respuestas de la víctima para apartar la hostilidad pueden exacerbarla. Una respuesta puede ser hostil sin ser agresiva, pues no implica realización de actos. Edmunds y Kendrick (1980) asocian el concepto de hostilidad a la agresión reforzada por el daño realizado al otro. La hostilidad sería el producto de repetidos castigos por parte de los otros, llevaría a un disgusto generalizado por la humanidad, y a percibir el dolor y la incomodidad de las personas como reforzante; en cambio, la "agresividad instrumental" sería la disposición a emplear estímulos nocivos como un medio de adquirir refuerzos extrínsecos. Entonces, según estos autores, se debería asociar "agresividad" con actos que produzcan daño en el otro en búsqueda de refuerzos extrínsecos y "hostilidad" con actos que produzcan daño en el otro en búsqueda de refuerzos intrínsecos.

### **Agresión y violencia**

**Creemos de entrada que hay, y es algo que los presuntos informadores descuidan con frecuencia, una importante confusión entre agresividad y violencia, no necesariamente negativa la primera y si siempre, aunque se disfrace con ropajes distintos, la segunda, un producto más cultural que biológico a diferencia del primero. Los seres humanos están dotados biológicamente para tener comportamientos agresivos de defensa y de ataque. Con ello el hombre se ha asegurado en la historia evolutiva la**

**supervivencia, pues como es bien sabido un tema central de la teoría evolucionista es la supervivencia del más fuerte.**

Una interesante visión la realiza Lolas (1991), quien distingue entre los conceptos de agresividad, agresión y violencia. De acuerdo a esta perspectiva, la agresividad es un término teórico, un constructo que permite organizar determinadas observaciones y experiencias, que sirve para integrar datos "objetivos" en el ámbito de la conducta motora, fisiológica y vivencial (o subjetividad expresada en el lenguaje). El término agresión se reservaría para conductas agonistas caracterizadas por su transitividad (la conducta pasa de un agresor a un agredido), su direccionalidad (siempre la agresión tiene un objeto) y una intencionalidad (el agresor busca dañar, el agredido busca escapar). Por otra parte, la violencia sería la manifestación o ejercicio inadecuado de la fuerza o poder, ya sea por la extemporaneidad o por la desmesura, no existiendo intencionalidad por parte del agente o del paciente de la acción. De este modo, existen gestos violentos pero no agresivos (deportes rudos) y actos agresivos pero no violentos (omisión de gestos de ayuda). La violencia esta presente en toda nuestra vida y es difícilmente previsible; la agresividad, en cambio, requiere una intencionalidad que la hace diferente en sus causas, aunque tal vez no en sus efectos.

#### **Agresión, poder y dominancia**

Algunos autores consideran la "agresión" como algo que se dirige hacia los humanos, no hacia las cosas, e incluyen la intimidación y ataque a otros así como hacerles daño. De este modo, incluye "dominancia" que en algunas ocasiones se considera una categoría separada (Maccoby y Jacklin, 1974). Sin lugar a dudas, la agresión, al menos en la forma de autodefensa, tiene un valor de supervivencia para las personas y también para los grupos sociales cuando se dirige hacia fuera. Sin embargo, la agresión intra grupos es destructiva para el grupo, ya sea el grupo una familia, un equipo de deporte, un equipo de compañeros de trabajo, o una nación. Como seres humanos que viven en grupos sociales, los actos agresivos son típicamente inhibidos y los sentimientos agresivos son en su mayor parte reprimidos y contaminados con sentimientos de culpa. De este modo, el deseo de expresar agresión generalmente se reprime, pero liberar las emociones inhibidas es generalmente un alivio. Puede incluso ser una experiencia estimulante, excepto cuando el sentimiento de culpa daña el placer (Sandqvist, 1997).

Incluso el "poder" desde una amplia variedad de significados. Podemos hablar de "poder político" y "poder mental" así como de "poder" en concreto, en el sentido físico. En la forma de "caballos de fuerza" el concepto de "poder" en un sentido físico, siempre se ha relacionado estrechamente con los vehículos. El poder físico se relaciona con la agresión de modo que un agresor más poderoso convencerá o dominará a uno más débil lo que llevará a que con actos agresivos y dominantes adquiera el sentimiento de ser poderoso. Sin embargo, el poder es más general que la "agresión", como también lo es la habilidad para influir al mundo inanimado y tener influencia en formas prosociales. En términos más concretos, una persona físicamente poderosa puede mover objetos pesados y dar apoyo a otros mejor que una persona menos poderosa. De este modo, los sentimientos de poder, no necesitan reprimirse, y el poder puede ser admitido abiertamente. Así, los publicistas hacen usos diferentes de las palabras "agresión" y "poder" aunque en algún nivel, las asociaciones pueden converger. Estos dos conceptos pueden en algunas ocasiones comunicar la misma idea, es decir, que el conductor del coche anunciado será capaz de dominar e intimidar a los otros (Sandqvist, 1997).

### **2.1 Perspectivas teóricas sobre la agresividad**

La conducta agresiva, en sus distintas modalidades, sirve a la conservación individual y de la especie y supone la interacción entre la producción hormonal y la acción de determinados neurotransmisores, inhibidores o facilitadores. Sin embargo, la manifestación de la conducta agresiva va a depender de factores de distinta naturaleza y gran complejidad, sobre todo en los seres humanos, entre ellos la experiencia previa, la existencia de estados internos predisponentes y los determinantes situacionales.

#### **Principales modalidades de la agresividad**

- **Agresividad normal versus Agresividad problemática**
- **Agresividad directa (física o psicológica) versus Agresividad indirecta**

- **Agresividad contra otras personas u objetos versus Agresividad autopunitiva**
- **Agresividad delictiva versus Agresividad no delictiva (aunque pueda ser impropia)**

**Existen numerosas teorías concretas que pretenden explicar este tipo de comportamientos y, en general, todas ellas son parciales e insuficientes.**

Insistimos, desde el principio, en que en el desencadenamiento y desarrollo de todas las conductas motivadas, y como no en el de la agresividad, por más fuerte que parezca su carácter biológico, juegan un papel importante la estimulación externa, la anticipación de posibles necesidades y la intervención de la experiencia, o lo que es lo mismo la historia de aprendizajes previos. Surge, además, de deficiencias en la regulación del sistema emocional, adoptando la forma de una excesiva manifestación expresiva. Pero, esa agresividad, traducida en conductas intencionales puede llegar, en determinadas ocasiones, en forma manifiesta o encubierta, a intentar perjudicar o infligir daño (físico, moral, psíquico o social) a uno mismo o a otro ser humano o conjunto de ellos, e incluso contra objetos inanimados como símbolos o enseres.

Los psicólogos han argumentado sobre la naturaleza de la "agresión", como veremos a continuación. Para algunos la agresión es una conducta innata; otros psicólogos han argumentado que la agresión constituye una respuesta a la frustración, no un instinto independiente, o que la conducta agresiva es aprendida, no innata.

### **2.1.1 Enfoques biológicos de la agresión**

Entre los enfoques de tipo biológico, que tienden a considerar que ciertos estímulos actúan como disparadores innatos de las respuestas del organismo, se encuadra la teoría psicoanalítica, según la cual la agresividad del hombre es una desviación del instinto de muerte (por ejemplo, para el psicoanalista Sigmund Freud, la agresión era un instinto básico e innato); la teoría de la regulación de la agresividad, propone que la agresividad sería un instinto localizado en una estructura fisiológica, y por tanto innato, regulado por otra estructura fisiológica, y, en consecuencia, también innata, donde reside la conciencia (la capacidad de pensar y sentir).

**Curiosamente la naturaleza que ha dotado al ser humano de una estructura fisiológica donde reside el instinto de agresividad o conducta agresiva (el sistema límbico), también le ha dotado de otra estructura fisiológica (la corteza prefrontal) donde reside la capacidad de regular (potenciar o inhibir) dicha conducta agresiva, en definitiva donde reside la conciencia con las capacidades de pensar y sentir.**

La teoría etológica, que defiende que la agresión es un instinto heredado que debe ser liberado; la teoría hormonal, que pone de manifiesto la importancia de la adrenalina y las hormonas sexuales en el incremento de la agresividad; la teoría de la lesión cerebral, para la cual la agresividad depende de cambios en la tasa metabólica de diversos neurotransmisores del sistema nervioso central, o de un desequilibrio químico en la corriente sanguínea, o de lesiones en las áreas más bajas y más primitivas del cerebro (sistema límbico); la teoría del reflejo dolor-agresión, que sugiere que la agresión, como otros reflejos, es elicitada por un estímulo externo y es por tanto involuntaria; la teoría de la anomalía cromosómica, que supone que la determinación genética de la agresión está relacionada en algunos hombres con la anomalía XYY, y, más en general, la idea de que los genes son tremendamente importantes para comprender las bases biológicas de la agresión como han demostrado diversos estudios de cruce selectivo entre animales, y como parece demostrar cumplidamente el proyecto genoma tan publicitado en los últimos tiempos.

### **Bases biológicas estructurales de la agresión**

#### **Función del Hipotálamo en la conducta agresiva**

Los estudios indican que el hipotálamo sería el principal encargado de regular las funciones neuroendocrinas relacionadas con la agresión. Con respecto a este criterio, el hipotálamo estaría organizado topográficamente en tres regiones, las cuales una vez estimuladas eléctricamente generarán distintos tipos de agresión: ataques depredatorios, afectivos y respuestas de fuga. Las tres serían partes de la conducta agonista, que abarca la lucha, el miedo y la fuga. Así, una estimulación en la porción lateral del hipotálamo provocaría una agresión depredatoria; una estimulación en la porción medial hipotalámica induciría una agresividad afectiva y una en la porción dorsal del hipotálamo resultaría en una respuesta de fuga (Cermignani, 1991).



### **Función de la amígdala en la conducta agresiva**

Reacciones defensivas, como ira y agresión, han sido provocadas en diferentes regiones del complejo amigdaloides. Las lesiones en este complejo producen disminución en la conducta agresiva, disminuyéndose la excitabilidad emocional y normalizándose la conducta social en individuos con graves trastornos de conducta.

### **Bases Neuroendocrinas**

Las hormonas gonadales, y sobre todo el andrógeno principal -la testosterona-, fueron consideradas como las más importantes en la agresión. No obstante, hay también un interés en el eje pituitario-adrenocortical, relacionado con la agresión; existiría, entonces, una relación evidente entre ambos ejes, el gonadal y el pituitario-adrenocortical y la agresión.

A esto se le suma la participación de los corticoesteroides en relación con toda conducta agresiva que no sea de carácter sexual. Los estudios demuestran que la capacidad de experimentar sentimientos agresivos está estrechamente asociada a la actividad gonadal masculina.

El eje pituitario-adrenocortical parece tener una influencia indirecta sobre la agresión en general y sobre la testosterona, en particular.

### **Catecolaminas, Serotoninas y otros neurotransmisores**

La agresión es una categoría de estrés que altera el metabolismo de las aminas, sin embargo las diferencias individuales hacen acto de presencia. Parece ser que la adrenalina mediatizaría el miedo y la agresión y la noradrenalina la irritabilidad. Se ha demostrado que la síntesis de aminas en el cerebro estaba en relación con la estimulación ambiental. En condiciones de aislamiento decrecían y en condiciones de agresión se incrementaban. Pero la estimulación intensa y la agresión a la larga aceleran la disminución de las aminas (Debra, 1999).

El rol funcional de la serotonina en la agresión aun no está del todo claro. Las primeras investigaciones relacionan niveles bajos de este neurotransmisor con la agresión. Weil-Malherbe (1971, citado en Aluja, 1991) escribió que una preponderancia absoluta o relativa de catecolaminas biológicamente activas en el cerebro están correlacionadas con el estado de

vigilia, la actividad motora y la agresividad; mientras que la preponderancia absoluta o relativa de la serotonina activa en el cerebro está relacionada con la sedación, la ansiedad y a niveles elevados con la excitación, desorientación y convulsiones. Persky (1985, citado en Aluja, 1991) concluye en su revisión que:

- Niveles bajos de serotonina pueden incrementar ciertos tipos de agresión.
- Niveles altos de serotonina pueden producir ansiedad y desorientación.
- El estrés incrementa la producción de serotonina.

Welch y Welch (1971, citado en Aluja, 1991) indicaron que antes de comenzar una conducta agresiva el sistema nervioso incrementa la producción de aminas debido a una inhibición de la MAO mitocondrial. La dopamina parece aumentar las conductas agresivas y el ácido gamma amino butírico; GABA las inhibiría. Se ha visto que la acetilcolina incrementa tanto la agresión depredatoria como la afectiva y las sustancias como los bloqueadores beta adrenérgicos, inhiben la conducta agresiva periférica sin necesariamente alterar la disposición.

### **Hormonas corticoesteroidales**

Algunos corticoesteroides, como la corticoesterona y la cortisona, estarían asociadas a la fisiología de la agresión. Lischner (1975, citado por Aluja, 1991) afirma que los altos niveles de ACTH disminuyen la agresividad e incrementan el miedo ante la presencia de un estímulo nuevo o específico, mientras que los niveles hormonales pituitario-adrenocorticales intermedios parece que predisponen al animal a ser más agresivo y menos temeroso. Persky (1985, citado por Aluja, 1991) escribe en su revisión que según varios estudios la ACTH funcionaría para disminuir la agresividad a largo plazo, ya que la administración exógena de esta sustancia tiene un efecto excitador de la córtico-esterona, que aumenta la agresión. La disminución de la agresión como resultado de un aumento de la actividad adreno-cortical, puede ser el resultado de la acción de la acción extra-adrenal de la ACTH, pues ésta disminuiría la secreción gonadal de testosterona.

### **Perspectiva psicoanalítica**

**El instinto agresivo.** Freud postuló la teoría del doble instinto, en la cual se

concibe al hombre como dotado de "una cantidad o quantum de energía dirigida hacia la destructividad, en el más amplio sentido, y que debe inevitablemente expresarse en una u otra forma" (Hill, 1966). Si se obstruye su manifestación, este deseo sigue caminos indirectos, llegándose a la destrucción del propio individuo. Posteriormente, se concibió la agresión como un aspecto de deseos que son biológicamente primitivos, o sea, "los deseos más primitivos o las formas más primitivas de satisfacer deseos dados, son también más agresivos o más destructivos" (Hill, 1966). Durante el desarrollo disminuye el carácter primitivo -y por tanto agresivo- de los deseos, sustituyéndose los comportamientos más primitivos que no brindan satisfacciones por otros más complejos para lograr disminuir la angustia.

**Origen de la cultura y la agresividad.** El mito fundamental propuesto por el psicoanálisis freudiano sobre los orígenes de la cultura, apartándose de toda la tradición filosófica imperante en occidente, sería su inicio basado en la guerra o en una violencia originaria; cultura y violencia son para el psicoanálisis dos realidades que se implican mutuamente. El sentido de violencia alude a una fuerza vital presente en el origen de la vida. En otros términos incumbe a la lucha por sobrevivir. De ahí su conexión primordial con la cultura como algo referido también a cultivar (Ebling, 1966).

Para explicar la imposible armonía entre ley y deseo o su ambivalencia fundamental, Freud recurre al mito del asesinato del padre. Toda la familia humana debe su génesis a un crimen fundador. De acuerdo a esta concepción:

*«En los comienzos de la sociedad humana, los individuos vivían en pequeñas hordas bajo la dominación de un hombre todopoderoso, autocrático, que era el padre de todos. (...) Cuando el padre escogía uno de los hijos como su sucesor, los otros hijos eran expulsados de la tribu y se organizaban para desafiar y matar al padre. Después de consumado el parricidio, los hijos comenzaban a luchar entre ellos por el poder. Al descubrir que la agresión fraternal era peligrosa, desarrollaron el primer contrato social, que se basaba en la renuncia a la gratificación instintiva. (...) El amor fraternal fue instituido para controlar la agresión entre los miembros de la misma sociedad, y la*

*agresión era canalizada en alguna forma declarando la guerra a otras sociedades, sirviendo así la guerra el propósito de mantener el grupo unido.» (Barra, 1998, p.28-29)*

### 2.1.2 Perspectiva etológica o evolutiva

Las teorías evolutivas de la agresividad consideran que la agresividad humana, como tantas otras conductas, tendría sus bases en la filogenia. De esta manera, las situaciones de agresión que se dan en animales serían análogas a aquellas que se presentan en humanos, siendo entonces la agresión un producto natural, consustancial al ser humano. Según las palabras de Konrad Lorenz:

*«(...) no cabe ninguna duda, en opinión de cualquier hombre de ciencia con mente científica, la agresión intraespecífica humana es un impulso instintivo espontáneo en el mismo grado que en la mayoría de los demás vertebrados superiores.» (Lorenz, 1966)*

La agresión, dentro de este enfoque, lo constituirían "la lucha intra o interespecífica e incluye, aparte de la lucha misma, los desafíos, amenazas, actitudes de imposición, de apaciguamiento y de sumisión, posturas de defensa, ceremoniales ritualizados de combate u otras manifestaciones activas o pasivas utilizadas en la lucha en sus sucedáneos" (Cermignani, 1991). No se consideraría agresión la relación entre predador y presa.

### Clasificación de la agresión

A través de la etología, se han identificado diversas formas de conducta agresiva:

Clase	Estímulo provocador
1.-Predatoria	Objeto natural de presa
2.-Afectiva	Intentos de escape, defensivo
3.-Entre machos	Macho coespecífico, al cual el atacante no se ha acostumbrado
4.-Irritable	Ira o furia
5.-Defensa territorial	Invasión por intrusos
6.-Maternal	Proximidad de amenaza a la cría
7.-Instrumental	Respuesta aprendida, hay refuerzos por atacar
8.-De fuga	Presencia de agresor al cual no se puede atacar

Además de esta estricta clasificación, se ha acuñado el concepto de "conducta agonista", que denota todo comportamiento en situaciones de conflicto, incluyendo ataque, defensa y huida. Suele identificarse el aspecto afectivo de la conducta agresiva con rabia y disgusto, aunque, muchas conductas agresivas no están motivadas por tales afectos. Existe agresión motivada por incentivos, por ejemplo, si la conducta sirve a una finalidad diferente de la expresión de ira, como el ladrón que agrede a un guardia sin necesariamente estar enojado con éste.

### **La agresión intraespecífica**

La agresión intraespecífica se refiere a aquella que se da entre individuos de una misma especie. Existirían dos tipos principales: la hiperestésica, "basada en exceso de impulso, y que en su forma más usual consiste en errores de identificación, tomando una cosa por otra parecida" (Debra, 1999) y la taxógena, que se daría entre individuos muy similares dentro de una misma especie que se produciría por la posesión de territorios, por la búsqueda de compañera sexual o ante la falta de fuentes de alimentación. El resultado final de esta agresión sería llevar a la evolución de la especie, al permitir sobrevivir a los más fuertes.

Dentro de la forma taxógena de agresión intraespecífica, podemos encontrar la lucha ritual y abierta. La primera es un encuentro con reglas estrictas y la segunda sería una lucha a muerte; el segundo caso es muy difícil de encontrar.

El comportamiento de los animales sería, esencialmente, un intento de evitar la lucha intraespecífica. La mayoría de las "armas" que presentan los mamíferos serían instrumentos de agresión interespecífica (defensa o predación de animales de especies distintas) y no intraespecífica. "Las armas son potencialmente tan peligrosas que el combate se ritualiza convirtiéndose en despliegue, amenaza, sumisión o aplacamiento, de modo que los combates no suelen ser más que pruebas de fuerza seguidas de separación y rápida retirada del más débil" (Fisher, 1966). La lucha abierta sólo se daría en situaciones de falta de recursos del medio o en animales cautivos, e incluso en estas condiciones el más débil podría escapar y salvar con vida.

*«Los animales despliegan actitudes agresivas que pueden tener valor para la supervivencia, pero en condiciones naturales no luchan hasta la muerte con miembros de su propia especie; el conflicto es ritualizado, de modo que se hace poco daño.» (Ebling, 1966)*

En la lucha ritual como en la lucha abierta se produce un conflicto entre los intereses del individuo y los de la especie. Si bien el individuo no quiere tener rivales y por eso ataca a sus congéneres, si esto se llevara al extremo no quedarían individuos dentro de la especie. La misma selección natural debe haber preservado formas de comportamiento no demasiado dañinas: los animales que las poseían deben haberse extinguido. Existiría una inhibición muy grande en el vencedor animal, que le impide matar a su víctima. En definitiva,

*«(...) la lucha lleva a la selección de los machos [o de las hembras] más corpulentos y hábiles, mientras que la ritualización parcial o total de la misma tiende a reducir el gasto de energía y/o a eliminar las posibilidades de muerte del vencido.» (Cermignani, 1991)*

### **La etología y el comportamiento agresivo en el hombre**

El hombre presentaría comportamientos de agresividad interespecífica: lucha por territorio, ante individuos semejantes con ligeras diferencias, etc. La diferencia fundamental entre el hombre y los animales sería el grado de destructividad en su agresión. El que en el hombre la lucha fatal sea más común podría estar asociada al uso de herramientas (ya que las armas son muy peligrosas y matan rápidamente) o, incluso, el que no existieran los mecanismos de inhibición de la conducta agresiva intraespecífica.

Según Erick Fromm (1973) la agresión es un impulso que es propio de la naturaleza del hombre, por lo que tendría características universales y estaría profundamente enraizado en la historia humana. Este planteamiento considera que existen dos "pulsiones" opuestas en interacción permanente que serían la construcción-destrucción o síntesis-desintegración, las cuales serían la base de todos los comportamientos agresivos. En este sentido, la conducta humana estaría influida por el interjuego de ambos factores y que poco a poco irían tomando la forma de fuerzas dirigidas a la auto-preservación y desarrollo o de fuerzas auto-destructivas, a través de formas y modos que podrían estar socialmente aceptados (competencia, superación, logro) o formas desviadas o patológicas (sadismo, masoquismo, suicidio, violencia).

Desde este punto de vista, la agresión sería un impulso primario, que durante el proceso de la evolución sufre decisivos momentos de neutralización,

desagresivización como transformación y canalización que hacen que su energía sea canalizada hacia diversos objetivos.

### 2.1.3 Explicaciones psicosociológicas

*«(...) la agresión, no menos que otras conductas, no acontece en un vacío social. Como cualquier mensaje sólo adquiere pleno sentido en el contexto global en que ocurre (...).» (Mummendey et al., 1982, 1984)*

Las explicaciones psicosociológicas afirman que serían los factores psicológicos y socio-culturales los que modelarían el comportamiento agresivo del ser humano.

*«Desde el punto de vista científico, el ser humano, mezcla indisoluble de biología y cultura (...).» (Sanmartín, 2002, p. 15)*

**La cultura, la sociedad, los aspectos socioculturales en definitiva, es obvio que ejercen un papel modulador de la agresión. En palabras de Sanmartín (2002), “la cultura, en la mayoría de los casos, altera el funcionamiento normal de los mecanismos de agresión, convirtiéndola en violencia”. Esta alteración del equilibrio natural de la agresión, mediatizada por ideas y sentimientos adquiridos a lo largo de nuestra vida y que, en definitiva, no son sino resultado de la función de los circuitos neurales, tiene un origen fundamentalmente socio-cultural.**

De entre las teorías psicosociológicas, quizás la más conocida es la de la frustración-agresión desarrollada inicialmente por Dollard y Miller y modificada por Berkowitz. Ésta defiende que la agresión es una respuesta aprendida frente a la frustración. Una segunda teoría psicosociológica importante, es sin duda, la del aprendizaje social de Bandura, según la cual el individuo puede aprender respuestas agresivas por enseñanza directa, por aprendizaje observacional o imitación. Por último, existen dos teorías de poder explicativo más limitado: la teoría de la violencia social, que resalta la importancia del conflicto entre los valores propios de una minoría o grupo especialmente aplicable a grupos sociales marginales y minorías étnicas, y los más generales de la cultura dominante, como origen de la agresión. Y la teoría de la disciplina familiar, que señala que existe una fuerte relación entre la severidad de los castigos impuestos por los padres en la infancia y la agresividad de los futuros conductores.

En general este último grupo de teorías enfatiza mucho el papel del aprendizaje sobre los comportamientos agresivos. Se señala que la agresión se ve muy reforzada cuando ayuda directamente a las personas a obtener dinero, atención, sexo, poder, privilegios, o estatus, pero además destacan que estos comportamientos se ven muy y con mucha frecuencia reforzados vicariamente, cuando se ve a numerosos modelos conductuales con los que numerosas personas se identifican obteniendo esos y otros beneficios como consecuencia de comportamientos agresivos y violentos. De ahí el decisivo papel de los *mass media* en el mantenimiento de ese tipo de acciones: por ejemplo se estima que durante la década de los años 90 los niños han visto casi cuatro horas diarias de televisión, lo que quiere decir que diariamente han estado expuestos a la visión directa de numerosas acciones agresivas y violentas. Con esto, volviendo a nuestras palabras iniciales e insistimos en ello, no queremos decir que la violencia en la TV, o el cine, o en los videojuegos, o en los comics, o en las publicaciones periódicas sea la única causa de la agresión, ya que ésta, como todas las otras conductas sociales tiene múltiples determinantes. La violencia televisiva no afecta a una niña, o a unos adolescentes, o a un adulto, o a una anciana aisladamente de otros factores como los que biológicamente determinan tendencias agresivas, el control parental, el fracaso en los estudios, los problemas laborales, los problemas maritales, el sentimiento de soledad, o la ingesta de alcohol.

### Agresión y frustración

Las conductas agresivas son multideterminadas y entre los distintos factores que la determinan, la frustración ocupa un lugar fundamental; inclusive, algunos autores plantean que la conducta agresiva tiene como un antecedente necesario una frustración. La frustración ha sido entendida como contrapuesta a la gratificación, como interferencia a la ocurrencia de la satisfacción de la necesidad, tanto psicológica, biológica y social. La frustración implica situaciones bloqueadoras, amenazantes y de privación, que surgen como respuesta tanto a estímulos internos como externos.

La frustración abarca una amplia gama de hechos muy variables y le ocurre a personas muy distintas entre sí, con estilos y niveles de organización de la personalidad muy diferentes, que incluyen un grado específico de la fuerza del yo y de tolerancia a la frustración, originando comportamientos y respuestas muy

distintivas. Así es como la frustración puede dar origen a la persistencia en la búsqueda de la satisfacción, como a reacciones defensivas. Por tanto,

«(...) la frustración no es una condición suficiente ni necesaria para la agresión, pero sí claramente facilitadora (...).» (Rapaport, 1992)

Una amenaza de castigo puede disminuir o inhibir una respuesta agresiva. Al acercarse el momento de llevar a cabo la agresión, la posibilidad de castigo entra en juego por la fuerza relativa que presenta la tendencia a agredir. En relación con la intensidad de la tendencia a agredir y la intensidad de la tendencia a evitar agredir, la persona mostrará o no una conducta agresiva.

De acuerdo con Baron y Richardson (1994), la frustración, definida como el impedimento interpersonal de continuar una conducta dirigida a una meta, se asume que incrementa la probabilidad de agresión. El efecto negativo causado por la frustración conduce a la conducta agresiva únicamente cuando es interpretado como enojo, no cuando es interpretado como temor (Berkowitz, 1993). En consecuencia, tanto la intensidad emocional como las atribuciones influyen en la conducta resultante de la frustración. De acuerdo con Berkowitz, el displacer al no alcanzar las metas se incrementa cuando la conducta frustrante se interpreta como controlable.

En el marco del tráfico y en especial en el de agitación, como veremos al tratar este enfoque dentro del ámbito específico del tráfico y la seguridad vial, la frustración que presentan algunos conductores escala en el anonimato del automóvil y expresa su agresividad sobre cualquiera en cualquier momento. Sus emociones son cada vez más altas a la vez que el interés por los otros conductores es cada vez más bajo (Cook, 1996).

Ciertas personas pueden ser más propensas a sentimientos y acciones agresivas que otras de una forma innata, pero la agresión constante es más frecuente en personas que han crecido bajo condiciones negativas, de constante frustración, por lo que han debido desarrollar una agresión defensiva; la agresión pasa entonces a ser un derivado de la hostilidad y el resentimiento. Cuando la persona no llega a un acuerdo con sus necesidades frustradas y no encuentra perspectivas de salida, difícilmente podrá frenar una dinámica agresiva, que constituirá una satisfacción sustitutiva.

#### 2.1.4 ¿Qué pretenden todas estas propuestas teóricas?

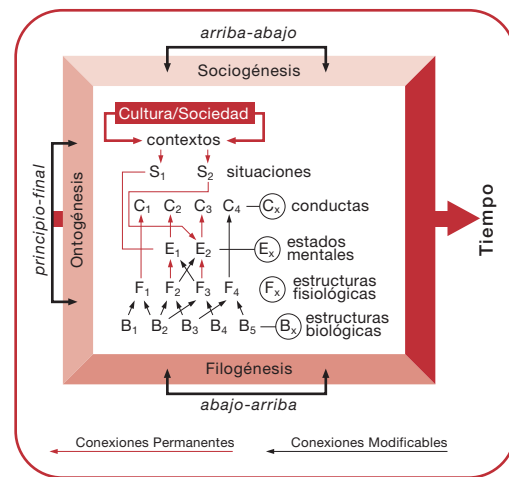
Lo decíamos antes, intentan delimitar las causas, los factores desencadenantes de aquello que se pretende comprender; en nuestro caso los comportamientos agresivos y, en su caso, violentos. Y como en todas las cosas, resulta difícil aislar un único factor, y siempre hemos de recurrir a una compleja matriz psico-biológico-social, en la que interactúan de forma compleja, ambigua y cambiante dimensiones endógenas (propias de la persona) y exógenas (las procedentes del ambiente y la sociedad). Como ya hace muchos años señalara Fodor (1980) el objetivo general de cualquier explicación psicológica no es otro que mostrar cómo la conducta de un organismo es función de las operaciones mentales y sus condicionantes externos e internos, es decir, el ser humano globalmente considerado y su circunstancia en sentido orteguiano mantienen una relación de estrecha interdependencia.

El organismo humano responde a las situaciones que definen sus contextos, pero en cuanto son su situación; a su vez, interviene sobre ella y, en última instancia, la modifica innovadoramente. Los estímulos definatorios de las situaciones son totalmente insuficientes por sí solos para dar cuenta de la especificidad, carácter selectivo y grado de activación variable de una conducta. Por eso la Psicología actual no sólo estudia cómo reacciona el sujeto ante la situación, sino también cómo actúa sobre ella y cómo se la representa. Por eso, la definición de cualquier conducta plantea una serie de exigencias epistemológicas:

- Situar la conducta en el marco del funcionamiento total de la persona poniendo en relación, por tanto, sus distintos niveles de actividad (bioquímico, fisiológico, experiencial, conductual).
- Incluir la dimensión consciente del comportamiento que ningún tipo de reduccionismo fisicalista puede legítimamente soslayar.
- No obviar el carácter intencional del comportamiento o, si se prefiere, su propositividad.

Y esto es así, porque el ser humano concreto, ese que juega, ríe, ama, agrade... es enormemente complejo, y lo es porque se va definiendo merced a un triple proceso: de abajo arriba (*bottom-up*) desde lo biológico, de arriba abajo desde la cultura (*top-down*) y longitudinal o históricamente desde la concepción como nuevo ser humano (*life-span*). Según donde se quiera situar el punto de inflexión

tendremos explicaciones prioritariamente organicistas o psicológicas, en especial psico-sociales y evolutivas (ver figura): Si enfatizamos contextos, situaciones y conductas (adaptativas o no) tendremos explicaciones conductuales/conductistas; si añadimos los estados mentales tendremos explicaciones cognitivistas de distinto tipo e incluso cognitivo-conductuales; si bajamos a la base tendremos explicaciones genéticas y biológicas. Y todo ello puede ser más o menos determinista, más o menos reduccionista, ... o más o menos integrador.



En un planteamiento de este tipo, resultan de crucial importancia los procesos motivacionales y emocionales, esos procesos que tienen que ver con el por qué de la conducta, con su activación y dirección. Una afirmación que sólo es plausible, científicamente hablando, si se hace una doble precisión: en primer lugar, que no existe una separación absoluta

entre lo estructural y lo dinámico, entre los aspectos energéticos o de activación de la conducta y sus aspectos direccionales; en segundo lugar, que no todos los factores causantes de la conducta son, como es obvio, de carácter motivacional y emocional, sino que otros muchos factores, físicos y fisiológicos, personales y situacionales, intervienen igualmente en su determinación (Mayor y Tortosa, 1995).

**3. LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN:  
UNA FORMA PARTICULAR Y  
ESPECTACULAR DE AGRESIVIDAD**

Vivimos en una sociedad altamente agresiva. Por lo tanto, si la afirmación de Tillmann y Hobbs (1949) es cierta, y debe serlo por las innumerables veces que ha sido utilizada,

*«(...) el hombre conduce como vive.» (Tillmann y Hobbs, 1949)*

No se puede pretender erradicar totalmente la agresividad de la conducción, mientras ésta persista en la sociedad, aunque sí procurar desviarla hacia otras actividades menos peligrosas como es el manejo de un vehículo a motor. Así pues, la agresión, que aparece a todas horas en los medios de comunicación, que se fomenta en los hogares y que se encuentra presente en cualquier manifestación social, no podía estar ausente en la conducción.

**El ser humano está dotado biológicamente para tener comportamientos agresivos de defensa y de ataque. Con ello el hombre se ha asegurado históricamente la supervivencia. Esa agresividad o violencia útil, en determinadas ocasiones pierde su objetivo supervivencial y se dirige a otros fines nefastos para el individuo y la sociedad, como es el caso de la agresividad en la conducción. Pensemos por ejemplo qué utilidad tiene el que un conductor haga continuo uso del claxon o cambie ininterrumpidamente de carril para circular más deprisa, sin tener en realidad ninguna urgencia.**

Si se atiende a la literatura científica de los diez últimos años se puede apreciar en afirmaciones, en ocasiones realmente "sensacionalistas", la preocupación que existe en muchos países, tanto por parte de los usuarios de la vía como por las fuerzas de orden público, especialmente en Estados Unidos, acerca del fenómeno de la agresividad en el ámbito del tráfico y la seguridad vial.

*«(...) un fenómeno de la seguridad vial conocido como "conducción agresiva", que emergió como una cuestión de los 90, amenaza con ser uno de los principales factores de seguridad pública en relación con la población motorizada y las fuerzas de orden público del siglo XXI (...).» (NHTSA 2000)*

Esta preocupación se refleja tácitamente, tanto en los resultados de las investigaciones científicas al respecto, como en los numerosos sucesos recogidos en los medios de comunicación como veremos más hacia adelante. La cuestión alcanza en algunos países unas dimensiones tales, que desborda imaginar que el fenómeno se pueda reproducir en nuestro país con las mismas características.

Existe una verdadera inquietud acerca de la naturaleza, las causas y las consecuencias de la agresión en la conducción, pero sobre todo inquieta cómo esta individual y espectacular forma de agresividad humana está cada vez más presente en el ámbito de la seguridad vial.

Estas cuestiones han llevado a numerosas consideraciones del problema derivadas de la movilización por parte de investigadores y científicos, fuerzas policiales y judiciales, profesionales, de opinión pública, etc., que en definitiva plantean la cuestión inserta de lleno en el ámbito de los principales factores de riesgo en la conducción.

**“Las autoridades legales consideran que muchas de las conductas relacionadas con la agresividad en la conducción son las mismas que aquellas que participan como factores de riesgo en los accidentes de tráfico.”**

Sin embargo, aunque se califica como una "cuestión de los 90", a mediados de los 60 vio la luz uno de los primeros trabajos fruto del interés formal por la agresividad en la conducción como tema de investigación, una breve monografía publicada por Meyer Parry con el título *Aggression on the Road*, en Gran Bretaña. Esta obra, reflejo de muchas de las cuestiones y aspectos que nos interesan en la actualidad, pone de manifiesto que la agresividad en la conducción no es un fenómeno nuevo y que lo que ha cambiado es la cantidad de atención dedicada al tema.

Ese giro hacia, según algunos, un "exceso" de atención dedicada al tema, conduce, a nuestro entender, a la necesidad de abordar esta temática y a dedicarle una "justa" atención, con el fin de esclarecer, en primer lugar si es merecida la atención, sobre todo en nuestro ámbito geográfico, y en segundo lugar, todas las cuestiones y controversias derivadas del fenómeno que tras una revisión exhaustiva de la literatura pueden trazarse.

Así, por ejemplo encontramos cuestiones referentes a:

- a) La falta de evidencia empírica,
  - a pesar de las afirmaciones procedentes de los medios de comunicación y de algunos expertos acerca de que la agresión en las carreteras se está incrementando, existe ausencia de evidencia estadística sólida.



b) La limitación de la investigación,

los cuestionarios sobre el tema son demasiado recientes para proporcionar datos útiles de series temporales y no ha habido un esfuerzo sistemático para recoger datos relevantes en los lugares del accidente o mediante estudios puntuales de la conducta de conducción real.

c) La definición de conducción agresiva,

la verdad del tema es que simplemente no sabemos si la conducción agresiva se está incrementando o está disminuyendo. Abundando en el tema existe una considerable variación en la estimación de la magnitud que alcanza realmente la conducción agresiva debido a las amplias diferencias en el modo de definir la conducción agresiva.

*«(...) el primer paso hacia la acumulación de evidencia estadística que se necesita para verificar tanto la magnitud del problema como las tendencias predominantes será revisar las definiciones de conducción agresiva actualmente disponibles.»*

*(Tasca, 2000)*

Indiscutiblemente, a partir de estas cuestiones, de acuerdo con los estudios, investigaciones y referencias al tema.

Este punto, el de la definición de la conducción agresiva, es uno de nuestros principales objetivos, y con merecido detenimiento lo abarcaremos. Sin embargo, antes de ello, queremos preguntarnos "pese a la escasez de evidencia estadística sólida" ¿qué importancia debemos otorgarle al tema a partir de los datos disponibles? Es decir ¿cuál es la magnitud del problema?, y por supuesto ¿qué conclusiones podemos trazar a partir de diferentes fuentes de opinión de expertos, población conductora, medios de comunicación, investigaciones, etc.?

En cualquier caso, el transporte motorizado es un área en la que la gente, más que en ninguna otra, y sobre todo los hombres, dan rienda suelta a su agresión. Se trata de una forma de agresión que genera destrucción en gran medida por la simple razón de que, aunque se utiliza la fuerza humana, ésta es enormemente amplificada por una máquina.

No obstante, tengamos en mente antes de abordar otras cuestiones una reflexión previa referente a la consideración de la conducción que establecen Stradling y Meadows (2000), y que de forma muy interesante ha de llevarles a la conclusión

de que, "dispongamos o no de estadísticas sólidas", «(...) cuando la forma en que se conduce delata una actitud negativa, el conductor se convierte en altamente peligroso (...).» (Stradling y Meadows, 2000)

### **Fases de la conducción**

Stradling y Meadows (2000), establecen que la conducción se basa en las habilidades, está gobernada por las normas, y es una actividad expresiva, aspectos éstos que juntos convierten a una persona en miembro de la comunidad de la conducción. A partir de ello establecen tres fases:

La fase de maestría técnica que comienza cuando el conductor aprende cómo controlar la posición y las maniobras del vehículo..., y realiza un progreso gradual (pone el coche en marcha; para; acelera; controla el embrague, cambia de marcha; da marcha atrás; maniobra a través del espejo retrovisor). El conductor estará seguro a partir de lograr un nivel óptimo de maestría o dominio.

La fase de lectura de la carretera, en la que el conductor debe aprender: a) qué indicadores debe tener en cuenta para anticipar las acciones de los otros usuarios de la vía, especialmente las acciones no señalizadas o inesperadas...; y, b) cómo manejar situaciones mal definidas y condiciones inusuales de tráfico.

La fase expresiva, en la que el conductor utiliza la forma de conducir como expresión de sus características de personalidad, actitudes y motivaciones. El estilo de conducción varía con la edad, el género y la experiencia, pero algunos guiones básicos, (por ejemplo, entre otros, "yo soy un conductor muy habilidoso y puedo controlar de modo bestial la velocidad" y "los otros conductores deben tener cuidado conmigo más que yo con ellos) pueden persistir a lo largo de toda su experiencia en la conducción.

### 3.1 La opinión pública

Hoy en día, son los cuestionarios que tratan de analizar y reflejar la opinión pública nuestra mejor herramienta disponible en la evidencia de que la conducción agresiva es un fenómeno en alza. En esta línea, la NHTSA (*National Highway Traffic Safety Administration*) publicó el 22 de enero de 1999 los resultados de una entrevista telefónica realizada a 6000 conductores, en la que éstos consideraban sus experiencias, creencias y conductas respecto al exceso de velocidad y otras conductas de inseguridad en la conducción, entre las que se incluía la conducción agresiva.

Más del 60% de los encuestados consideraron que la conducción insegura de los otros conductores es una de las principales amenazas personales para ellos mismos y para sus familias. Tres de cada cuatro conductores consideraron que hacer algo sobre la conducción insegura es muy importante. Consideración por otra parte paradójica si advertimos que más de la mitad de los conductores reconocen haber conducido de modo agresivo en alguna ocasión (Raub y Wark, 2001). Esto enlaza con recientes estudios de investigación que han demostrado que la mayoría de los conductores no tenemos conciencia del alcance de nuestra propia agresividad (James y Nahl, 1998). En este sentido, la respuesta a la cuestión: ¿qué porcentaje de conductores es agresivo?, los encuestados dicen que el 85%. Sin embargo, cuando se pregunta ¿qué porcentaje del tiempo conduces de modo agresivo?, los respondientes dicen que el 35%. Este 50% de diferencia representa un hueco en la conciencia que demuestra que subestimamos nuestra propia contribución al problema de la conducción agresiva (James y Nahl, 2000). ¿Podríamos afirmar en consecuencia que la conducción agresiva está conformada por conductas peligrosas sobre las que los conductores no tenemos conciencia de llevar a cabo?

Acerca de esa "inconsciencia": la mayoría de los conductores encuestados en otros países sobre el tema de la conducción agresiva admite haber llevado a cabo dichas conductas, al menos en una ocasión en su vida. Sin embargo, entre

dichas conductas se reconoce una menor incidencia de aquellas conductas asociadas con un mayor riesgo de accidente, por ejemplo saltarse un stop. Señalaríamos entonces ¿responde ésto realmente a una menor incidencia de esta conducta, o es reflejo de una tendencia latente a la deseabilidad social?

Otra peculiaridad observada al respecto es que en términos generales, los cuestionarios muestran que la mayoría no sabemos lo que la ley considera "conducción agresiva", ni tan siquiera conocemos la legislación sobre la "conducción agresiva", y cuando lo descubrimos, puede que no estemos de acuerdo sobre lo que la ley considera "agresivo" (James y Nahl, 2000).

Es interesante en la delimitación de la opinión pública sobre el tema advertir como en este mismo estudio uno de cada tres conductores encuestados considera que los conductores conducen algo más o mucho más agresivamente que años atrás. Concretamente, el 33 % de los sondeados manifestaron sentir que la conducción era más peligrosa que en el cuestionario del año anterior, mientras que únicamente un 6% consideraba que era más segura, y el 54% consideró que había poco cambio.

#### **Conducción agresiva vs. conducción bajo la influencia del alcohol**

Junto a la "incidencia creciente de la agresión en la conducción", podemos dilatar la importancia otorgada a la misma por parte de los conductores si consideramos que:

"los conductores ... temen más a los conductores agresivos, que a los que conducen bajo la influencia del alcohol" (Goehring, 1997).

Afirmación de Goehring avalada por Cook al establecer que los conductores agresivos preocupan más (40% de encuestados) que los conductores bajo la influencia del alcohol (33% de encuestados), (Cook, 1996).

Esta comparativa entre conducción agresiva y conducción bajo la influencia del alcohol no es gratuita. Por ejemplo, una reflexión de la NHTSA, establece las similitudes existentes entre la cuestión de la conducción agresiva hoy en día y la conducción bajo la influencia de la conducción de hace treinta años. Hace treinta años el beber era socialmente aceptable y en ocasiones cómico compartir historias sobre haber conducido bebido y haber sido detenido. También era una práctica común por parte de la policía llevar al conductor bebido a casa sin

arrestarlo. Sin embargo, debido al alto número de muertos en accidente de tráfico por causa del alcohol y al ultraje público, cambiaron las actitudes de la población. Ser detenido por conducir bajo la influencia del alcohol hoy en día no es muy aceptable. De igual forma es necesario alcanzar ese punto en la sociedad en la que la conducción agresiva simplemente no sea aceptable.

Respecto a este tema, según Ricardo Martínez director de la NHTSA (1996), las conductas que implican una conducción agresiva (tales como exceder los límites de velocidad, "pisar los talones", zigzaguear con o sin tráfico, adelantar por la derecha, realizar cambios de carril imprudentes e inadecuados, gestos manuales y faciales, gritar, tocar el claxon de forma repetida y prolongada, hacer luces, acelerar cuando el semáforo está en ámbar, saltarse los semáforos en rojo, realizar giros ilegales, conducción arriesgada en intersecciones, etc.), constituyen conductas mucho más comunes que conducir bajo los efectos del alcohol (Cook, 1996).

En la misma línea que el estudio realizado por la NHSTA en EE. UU., la *Steel Alliance-Canada Safety Council* (2000), administró un cuestionario autoinformado acerca de la conducción agresiva a una muestra aleatoria de 1008 canadienses con el fin de estimar la incidencia de este fenómeno. Los resultados de este estudio indicaron que un 73% de los encuestados en una submuestra de Ontario (resultados que se confirmaron exactamente en la muestra total) consideraban que la conducción agresiva se está incrementando, mientras que sólo el 22% consideraron que la incidencia de la conducción agresiva no ha cambiado (Tasca, 2000).

Este estudio también ofreció una estimación de la distribución de los comportamientos de conducción agresiva experimentada por los encuestados durante el año anterior.

De forma similar, en un cuestionario británico de 1995, el 62% de los conductores encuestados estaba de acuerdo en que la conducta de los conductores había cambiado a peor en los últimos años (Joint, 1995, citado en Tasca, 2000).

También en este estudio los mismos interlocutores que manifiestan observar un incremento en la agresividad en la conducción y por ende, en su preocupación por el tema, reconocen haber realizado durante el año anterior, conductas

Conducta	% de respuestas afirmativas
Saltarse el semáforo en ámbar cuando va a cambiar a rojo	69
Conducir a 20 km por hora o más por encima del límite de velocidad	60
Cambiar de carril sin señalizar	30
"Pisar los talones" al vehículo que nos precede o circular demasiado pegado a éste	21
Hacer luces al coche que viene de frente	16
Realizar gestos groseros	15
Esperar hasta el último segundo para irrumpir en el tráfico en la carretera	14
Tirar a alguien del espacio de aparcamiento por el que está esperando	9
Adelantar por el arcén	7

relacionadas con la conducción agresiva como son: acelerar cuando el semáforo está en ámbar (69%) o conducir 20 km por hora por encima de los límites de velocidad establecidos. Otras conductas asociadas con la conducción agresiva se registraron con menor frecuencia. Por ejemplo, el 30% de los conductores afirman realizar cambios de carril sin señalizarlos previamente; aproximadamente 1 de cada 5 conductores (21%) reconocen "pisar los talones" al vehículo de delante, ó 1 de cada 6 (15%) manifiestan hacer gestos rudos (Tasca, 2000).

Como en el caso de la NHTSA, el *Institute for Traffic Safety Management and Research* en la Universidad de Albany en asociación con *Fact Finders, Inc.* y el *York Governor's Traffic Safety Committee*, aplicaron un cuestionario telefónico en la ciudad de Nueva York. En esta ocasión la mayoría de los conductores reconocieron la conducción agresiva como un problema en las carreteras. En relación con un incremento en la magnitud del problema, consideraron que los conductores son más agresivos ahora que hace cinco años, y con relación a la cotidianeidad y/o frecuencia del mismo, casi el 29% de los entrevistados afirmaron ver a alguien conducir de modo agresivo todos los días (Goehring, 2000).

#### Europa y España

Recientemente, promovido por las asociaciones "*Secura Forum*" y "*Responsible Young Drivers*", que conforman una organización sin ánimo de lucro para la prevención y seguridad en carretera, se ha realizado un estudio con el objetivo de analizar la evolución de los comportamientos agresivos al volante. En este

estudio se llevaron a cabo más de 10.000 entrevistas a conductores en toda Europa (Alemania, Austria, Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Luxemburgo, Holanda, Polonia, Portugal, la República Checa, Suiza y España)

De acuerdo con este estudio, (llevado a cabo en nuestro país por Demoscopia en el mes de diciembre de 1999), la agresividad en la conducción en Europa, no sólo ha aumentado en los últimos años, sino que además su percepción es proporcional a la disposición de los conductores a adoptar esa conducta igualmente agresiva. De esta forma la agresividad al volante se ha convertido en los últimos años en una actitud característica del conductor europeo medio. Concretamente una proporción igual o superior a dos tercios de los entrevistados en cada uno de los 16 países participantes en el estudio manifestaron que la agresividad al volante se ha acentuado en los últimos años (más del 80% de los conductores de Holanda, el Reino Unido y Luxemburgo confirman esta tendencia). En el lado opuesto, ni los conductores finlandeses ni los checos perciben un aumento en la agresividad.

Según este mismo estudio en España los conductores no son ajenos al fenómeno, si bien éste se aprecia en mayor medida en las grandes ciudades. Sin embargo, los conductores entrevistados fueron más moderados, y el 62% mantuvo que la conducta agresiva se había recrudecido últimamente.

Como ya se comentó en la introducción del presente libro dentro de la misma línea de investigación desde la que hemos realizado la revisión documental que recogemos en este volumen, se ha realizado un estudio, también promovido por Attitudes, en relación con la agresividad al volante, para el cual se han realizado más de 1.000 entrevistas, y cuyos resultados se recogen en la publicación "La agresividad en la conducción: una investigación a partir de la visión de la población española" (Alonso et al., 2002). No obstante algunos resultados relevantes quedan recogidos en este volumen con efectos comparativos. Respecto a la percepción de un aumento de la agresividad en las carreteras españolas, en este estudio se concluye que la percepción de la importancia de la conducción agresiva como problemática social es muy alta por parte de la población española (como así lo demuestra una valoración media de 8'6 puntos en una escala de uno a diez por parte de los sujetos encuestados).

Dado que esta consideración pudiese estar influida por diferentes aspectos, los autores de este estudio, obtuvieron información acerca de tres factores potencialmente influyentes: la frecuencia con que se percibe la agresión, la relación de este tipo de comportamientos con la ocurrencia de accidentes, y, en la línea de lo expuesto en este apartado, si el sujeto percibe que esta problemática se está incrementando.

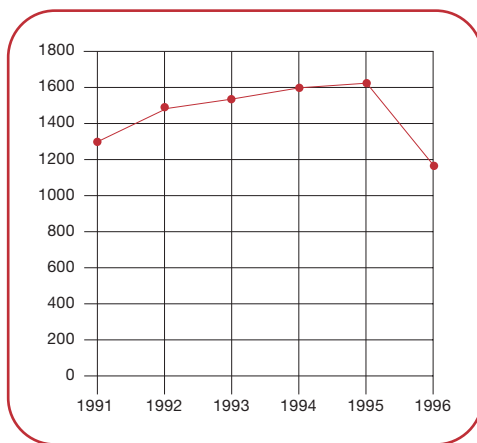
Tras los análisis pertinentes, se concluyó que la valoración de la frecuencia de la agresión, aún siendo alta, es menor que la opinión acerca de la responsabilidad que dicho tipo de conductas tienen en la ocurrencia de accidentes. Además, existiría un factor que podría influir en ambos, a saber, el incremento que esta problemática está teniendo en los últimos tiempos, y que tiene un valor muy alto también. En definitiva,

*«la población española percibe la agresividad en la conducción como un problema importante, que tiene relación con los accidentes, que se produce con una relativa alta frecuencia y que está incrementándose.» (Alonso et al., 2002)*

### 3.2 Las estadísticas

La opinión pública sondeada a través de cuestionarios no es el único reflejo, o al menos no debe serlo, de la importancia y crecimiento del problema. Es necesario realizar estimaciones de la incidencia a partir de otras fuentes. Por ejemplo, aunque no se disponga de estadísticas sobre la conducción agresiva como categoría específica, algunas demografías sobre determinadas conductas relacionadas con la conducción agresiva, podrían darnos cuenta de la magnitud de la cuestión.

Por poner un ejemplo, el *Iowa Department of Transportation* en EE.UU. no dispone de estadísticas específicas sobre la conducción agresiva, pero considera determinados elementos de una conducta de conducción agresiva, especialmente si van emparejados con accidentes de tráfico e infracciones, como



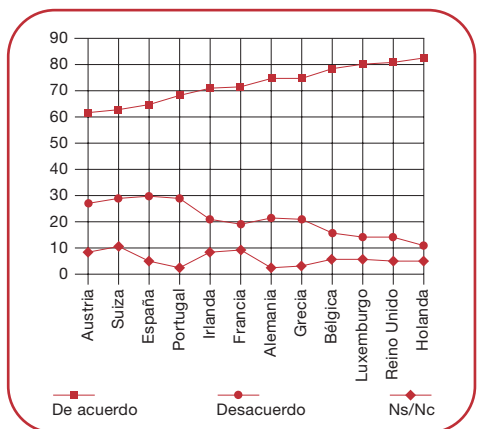
**Evolución de los incidentes conocidos de agresividad en la conducción entre enero de 1990 y septiembre de 1996 (Mizell y & Company, 1997)**

“no mantener la distancia de seguridad”, “saltarse los semáforos en rojo y los stop”, “exceder la velocidad” y “cambiar de modo imprudente de carril”.

Dentro del ámbito nacional americano, el Departamento de Transporte de Estados Unidos estimó que dos terceras partes de las 250.000 víctimas mortales de un accidente de

tráfico entre 1990-1996 se debieron al menos parcialmente a una conducción agresiva. De acuerdo con la NHTSA, esos dos tercios de muertes debidas a los accidentes de tráfico, se relacionan con los conductores agresivos que zigzaguean tanto si hay como si no hay tráfico, “pisan los talones” y en definitiva, “causan estragos en la carretera” (Abel, 1998).

La evidencia más citada de un incremento de la agresividad en la conducción es



**¿La agresividad de los conductores ha aumentado en los últimos años? (% sobre el número total de entrevistados) (Secura Forum y Responsible Young Drivers, 2000)**

un estudio llevado a cabo por *Louis Mizell Inc.*, para la *AAA Foundation for Traffic Safety* en marzo de 1997. Este estudio utilizó para sus conclusiones, un registro de noticias sobre incidentes de agresividad en la conducción de 20 periódicos, reclamaciones efectuadas a las casas de seguros y archivos policiales de 19 ciudades americanas.

A partir de estas fuentes de información

este estudio encontró aproximadamente 10.000 incidentes de agresividad extrema en la conducción para el periodo 1990-1996. Además:

«(...) por cada incidente grave de conducción agresiva que aparece en un informe policial o en un artículo de prensa, hay cientos o miles más que no aparecen registrados por las autoridades.» (D. Willis, presidente de la *AAA Foundation for Traffic Safety*, citado en Goehring, 2000)

Las consecuencias de estos incidentes fueron 218 muertos y 12.610 heridos. Las lesiones incluyeron casos en los que las personas sufrieron parálisis, daño cerebral, amputación y otras lesiones seriamente incapacitantes. A partir del estudio de la AAA, también se pudo comprobar como el número de incidentes registrados cada año se incrementaba de modo sustancial durante los 6 años estudiados. El incremento se ha cifrado en un aumento de los incidentes violentos de tráfico de un 7% al año desde 1990.

**En enero de 1995, el 62 por ciento de los 526 conductores estudiados por la AA (*Automobile Association*) consensuó que la conducta de los conductores había empeorado en los últimos años. Las estadísticas apoyan esta percepción, entre Julio de 1995 y Julio de 1996, los crímenes violentos se incrementaron un 10 por ciento.**

### 3.3 Los expertos

Hasta el momento hemos considerado algunos datos derivados de la opinión pública tal como reflejan principalmente los cuestionarios, así como algunas estadísticas y datos objetivos que participan en la cuestión de un incremento en la magnitud del problema de la agresividad en la conducción. Pero, de nuevo la literatura nos obliga a ir más allá, y recoger otras fuentes de opinión e información que participen en un trazo certero de las peculiaridades del problema.

Así, por ejemplo, si atendemos a las consideraciones de expertos como el Profesor Leon James<sup>(2)</sup>, la conducción agresiva no sólo habría padecido un incremento sino que habría arraigado de tal forma en el tráfico que se tilda de norma cultural en la carretera,... la cultura del no respeto. Para este autor, el origen de esta “cultura” radica en que los niños aprenden esta conducta de sus padres, de los dibujos animados y de los medios de comunicación (Goehring, 1998). En este sentido:

«(...) la conducción agresiva no es algo extremo; sino que, por el contrario, se ha convertido en una norma cultural en la carretera».

<sup>(2)</sup> Profesor de Psicología. *University of Hawaii*.

Según Goehring<sup>(3)</sup> (1998), durante los últimos años ha habido un incremento en la incidencia de determinados tipos de incidentes como: exceso de velocidad, zigzaguear cuando hay o no hay tráfico, no mantener la distancia de seguridad, gritar y gesticular, entre otras, acciones que incluyen conducción agresiva o, en la forma más extrema, "road rage". Incluso en algunas ocasiones, la conducta escala en un duelo entre dos conductores, siempre con resultados fatales. Este mismo autor concluye afirmando que las conductas de conducción peligrosa son bastante frecuentes y comunes en las carreteras congestionadas y están provocando una honda preocupación entre ciudadanos, profesionales, autoridades, legisladores, fuerzas policiales, ...

*«Entre esas conductas que configuran una conducción peligrosa, los incidentes relacionados con la agresividad en la conducción siguen incrementándose a lo largo de los años. Este fenómeno, conocido como "conducción agresiva" o "road rage", en su forma más extrema, supone un desafío para políticos legisladores preocupados por la seguridad vial.»*  
(Goehring, 1997)

Las acciones de conducción agresiva, las expresiones de lo que se denomina "road rage", que según Leon James es el hábito de la conducta agresiva, así como la amenaza de altercados entre conductores, constituyen un acuciante problema y, en opinión de algunos autores, en crecimiento en las carreteras de muchos países.

### 3.4 Los medios de comunicación y la publicidad

Hemos hecho referencia en otro momento, y a ello hemos de volver, al papel de los medios de comunicación en esta problemática y en, al menos la percepción de su incremento y presencia, tal vez por el cariz alarmista que toman algunos acontecimientos extremos de agresividad en la conducción recogidos por los medios. Tal vez, como afirma Lonero ello se deba a que:

*«(...) el interés actual por el tema de la "conducción agresiva" no sólo se debe a la naturaleza inaceptable de los incidentes sino también a la percepción de que, en opinión de muchos autores y sobre todo de los medios de*

<sup>(3)</sup> Senior Policy Specialist, NCSL (National Conference of State Legislatures) Environment, Energy and Transportation Program, Washington.

*comunicación, dichos incidentes se estén incrementando tanto en frecuencia como en severidad.» (Lonero, 2000)*

Al respecto, los medios de comunicación populares defienden la existencia de un crecimiento aparente de los incidentes de agresividad en la conducción más extremos. El sujeto aparece "perverso" en los medios de comunicación, y esto puede haber alimentado la idea de que la situación actual en las carreteras se está deteriorando apresuradamente. Pero siempre tendremos en cuenta que los noticieros americanos se caracterizan porque cubren historias sobre agresión extrema o "road rage" (por ejemplo, Ves, Cohen y Tap, 1997).

Sin embargo, otros medios de comunicación han sugerido que la valoración que se hace del problema de la agresividad en la conducción como fenómeno que va incrementándose es bastante exagerado (al menos defienden que siempre ha sido un tema negativo pero que no está empeorando). Fumento (1998) señalaba en el *Atlantic Monthly* (Número especial de Agosto, 1998),

*«(...) el aumento de atención en los medios de comunicación sobre el tema de la agresión extrema o "road rage" durante la década de 1990, puede haber producido un incremento en el interés sobre el tema, reflejado en la opinión pública.» (Fumento, 1998)*

Este mismo autor, también advierte que la preocupación gratuita por las formas extremas de conducción agresiva, cuando no tienen la finalidad de intervenir y paliar dicho problema, puede distraer la atención y los recursos de otros aspectos importantes de la seguridad vial.

Un ejemplo de este tratamiento hiperbólico de la agresividad en la conducción se refleja en los titulares sensacionalistas utilizados por publicaciones como *Time Magazine*, *Newsweek*, *USA Today*..., como el incluido en un artículo del popular columnista William Safire sobre el accidente de la Princesa Diana, encabezado por el titular "Road Rage en París".

**En cualquier caso es obvio que la "evidencia" de los titulares utilizados por los medios de comunicación debe ser corroborada por la estadística o por alguna otra solidez científica.**

#### Las campañas publicitarias y la agresividad al volante

Si realizamos un análisis de contenido de las campañas publicitarias de coches vemos que durante muchos años se realizan mensajes contruidos dentro de un marco de

psicología conductista, con utilización de motivaciones racionales, donde se destaca las características del vehículo, garantía, potencia y alguna particularidad diferencial del motor, respecto a su competidor. En este contexto, se procura evitar hablar de seguridad, pues se decía entonces que seguridad se asocia con accidente y éste con la marca.

A partir de los 90 empiezan las campañas de carácter más emocional, dentro del marco de la psicología dinámica: el comportamiento viene guiado más por nuestra parte emocional que por los conocimientos, lo racional. Los anuncios de coches nos venden todo menos coches, se destacan sueños, sensaciones, valores gratificantes ("No es bueno creer en valores, ideas, lo mejor es creer en tu coche"), la creatividad ("Momentos de inspiración", lema de una campaña de un whisky), las actitudes contrarias a la norma ("Se ofrecen replicas diabólicas abstenerse angelitos", lema de una marca de motos), el poder (motor V6 de 207 caballos Explorer), la agresividad... Todo ello en un contexto simbólico: ser dueño del vehículo implica apropiarse de aquello que éste representa. Lo que representa el vehículo, es lo que la publicidad dice que representa como ideología única y válida y el que no está dentro de la norma queda fuera de la sociedad (función ideológica de la publicidad). Esta estrategia se basa en la utilización del producto o la marca como medios para configurar y representar una determinada imagen en la sociedad. Para Goffmann, los productos simbolizan un significado que representa determinadas características o propiedades que el consumidor adquiere con su uso (Campaña WW Escarabajo).

Estos anuncios de coches y productos relacionados pueden hacer referencia a la agresividad más o menos directamente. Situémonos por ejemplo alrededor de los 60 con un eslogan que algunos de nosotros recordamos "Pon un tigre en tu tanque". Sin embargo, si observamos los anuncios, normalmente muy pocos eslóganes abiertamente aluden a la agresividad, aunque si se utiliza frecuentemente la palabra "poder". En su lugar, la seguridad (para las personas del interior del vehículo) parecía ser el principal punto de venta.

Supuestamente, otros coches poderosos son "incivilizados", lo que claramente tiene connotaciones agresivas. Sin embargo, las referencias directas a la agresividad tampoco son difíciles de encontrar. Sirva de ilustración el análisis realizado en tan sólo una fuente, la revista mensual *Car and Driver* (número 6 de 1989). Debe anotarse que todas las connotaciones agresivas, incluso las de los artículos, tienen la intención de hablar a favor de un tipo concreto de vehículo (Sandqvist, 1997):

- a) 225 caballos están obligados a dar un puntapié a alguien (p. 44).
- b) ¿Quieres dejar a tu vecino por el suelo? El 500 SL se agarra a la carretera y mantiene a raya la velocidad para arrebatarlo todo salvo los coches más rápidos del mundo (p. 61).
- c) Las chicas jóvenes apartan sus ojos. Los hombres débiles tiemblan. Los comerciantes de Ford se desmayan. En alguna parte en la oscuridad, tras la máscara del desmayo a escondidas en buen estado, Chevy 454 SS gruñe con 230 caballos (de fuerza) y 385 LB. FT. de torsión (pp. 96-97).
- d) Geo Storm. Técnicamente hablando es una tormenta... Una vez que lo ves fuerte y con un estilo agresivo, sabes qué esperar (p. 114-115).
- e) Impulsado por un agresivo, 20 válvulas, DOHC, motor 164 HP (pp. 132-133).
- f) Brutal, velocidad segura..., una bestia... un monstruo de motor... a pleno pulmón, el contrabajo gruñe... el motor brama... en la más delicada provocación llamará a los cansados y enviará nubes de humo al aire. Y borra el tráfico desinflado... sus bestias a prueba de balas son comprobables (pp. 136-138).
- g) El terror de los pequeños (p. 158).

Claramente, los publicistas están convencidos de que las connotaciones agresivas del coche son un punto de venta, al menos cuando la audiencia tiene el interés suficiente por los coches como para comprar una revista de coches (Sandqvist, 1997).

Las imágenes agresivas son generalmente simbólicas, algunas veces con un matiz de humor, ya que si la agresión se defiende demasiado abiertamente producirá reacciones negativas. Este no es el caso del "poder". El concepto de "poder" es mucho más neutral y de este modo puede hablarse directamente sobre él. La mayoría de los publicistas de vehículos hacen alguna mención al poder del motor, con abundantes referencias a cilindros, válvulas, y caballos... Algunas veces se utiliza parcialmente el concepto de "músculo", para expresar una identificación del coche con una criatura viviente (Sandqvist, 1997). Para los coches, "poder" está mucho más relacionado con velocidad. Los coches raramente se consideran tractores en los que el "poder" se relaciona con la habilidad para arrastrar un equipaje pesado (Sandqvist, 1997).

Tampoco debemos pensar que la publicidad utiliza exclusivamente marcos de la psicología dinámica. Es más correcto pensar que las estrategias actuales están basadas en una circularidad donde lo emocional y lo racional se refuerzan entre sí.

Los creativos procuran que los mensajes sean lo más eficaces posible. Para ello deben aguzar el ingenio, se les pide eficacia, pero muy pocas veces se reflexiona sobre las

consecuencias que esos mensajes producen como un efecto colateral no deseado, especialmente de conductas agresivas. La publicidad no sólo vende productos, sino, sobre todo, actitudes, valores, estilos de vida y comportamientos. La publicidad se presenta como una de las opciones más atractiva y a través de su contenido cumple una doble función cognoscitiva y otra normativa, enseñando a comportarse de forma socialmente adecuada y aceptable. Los publicitarios seleccionan las motivaciones, valores y actitudes a ser fomentados y alentados con el único objetivo de provocar en el receptor del mensaje una conducta de compra o de aceptación del mensaje. En este contexto parece que una de las motivaciones más utilizadas actualmente es hablar de seguridad y de tecnología. El siguiente eslogan corresponde a una campaña reciente: "Elegancia y tecnología son un derecho, no un privilegio". Se incluyen elementos que sin ser imprescindibles para la seguridad pueden convertirse en elementos que pueden inducir a la distracción.

#### **¿Toda esta publicidad puede tener relación con la agresividad?**

La respuesta es sí. La información y la persuasión se mezclan de tal forma en los anuncios y spots, que los receptores asumen como propias una serie de prioridades y gustos que le vienen dados a través de la publicidad. Por lo tanto, si la publicidad está ejerciendo una influencia sobre la sociedad, es necesario que se plantee en qué sentido lo hace y hacia dónde la conduce. Desde esta perspectiva, parece que los intereses de las campañas de la DGT y automóviles hasta el momento han sido poco coincidentes en sus objetivos.

En este sentido, parecen muy significativas las palabras del director de la DGT referidas a la publicidad de los automóviles en TV: "No entiendo la mayoría de los anuncios publicitarios de automóviles. Supongo que los especialistas en publicidad y en ventas pensarán que así se venden más coches, pero la verdad es que no los entiendo. Me refiero a los de televisión, que es en los que me fijo especialmente. Muchos están haciendo una oferta subliminal de poder, libertad y velocidad" (J. Libiano en Win, en prensa).

En este contexto es necesario señalar que en la confección de los anuncios los creativos han de cuidar que los spots publicitarios cumplan con las normas, es decir, la creatividad dentro de la norma. Las normas que regulan el contenido de los spots sobre coches pretenden evitar que se emitan spots publicitarios que puedan incitar al incumplimiento de las normas de seguridad, que inviten a conductas violentas o comportamientos

indeseables. Sin embargo, la interpretación de esas normas es diferente en cada país. Podemos señalar que no existe un modelo operativo sobre el contenido de la publicidad de coches, ni siquiera en nuestro ámbito más próximo, la CEE.

¿Qué ocurre en nuestro país? Nada diferente a los países de nuestro entorno. Aquí la DGT se basa en el artículo 52 de la Ley de Seguridad Vial para abrir expediente sancionador, y aunque los fabricantes de coches son los más sancionados, tampoco se escapan otras empresas que utilizan vehículos en sus spots publicitarios, desde marcas de refrescos o entidades financieras a restaurantes de comida rápida.

¿La creatividad de los publicitarios se ve "frenada" por las normas institucionales encaminadas a que no se utilicen argumentos o contenidos que puedan incitar al incumplimiento de las normas de seguridad, o inviten a conductas violentas o comportamientos indeseables? Parece que las normas no tienen demasiada influencia aunque los creativos se quejan de que a la hora de la sanción siempre se ve desde la perspectiva de la norma y no del creativo, y que las sanciones impuestas más parece que tengan un fin recaudatorio que un criterio claro sobre el motivo de la sanción. Lo cierto es que la sanción es económica, el proceso de recursos y alegaciones ante la DGT puede durar hasta seis meses, y en ese tiempo normalmente la campaña ya ha finalizado. También resulta singular que en ningún momento se pueda prohibir su emisión.

#### **Las campañas publicitarias de la Dirección General de Tráfico**

Desde los años sesenta, la DGT apuesta por concienciar a la sociedad del grave problema de los accidentes de tráfico. Con ese objetivo, ha realizado diversas campañas con la intención de concienciación. Sin embargo, los ejes de comunicación y las estrategias han sido muy diversas, y no siempre se han mostrado eficaces, utilizando publicidad directa, anuncios en televisión y otras estrategias de apoyo, como cerillas, llaveros, tarjetas postales... Con el tiempo, estas campañas son más intensas y mejor planificadas, a la vez que los objetivos se hacen más definidos y concretos. También las inversiones publicitarias se han ido incrementando. En el último año se han aproximado a los 12.500.000 Euros (2.100 millones de pesetas).

Paralelamente se ha producido una evolución en sus contenidos. En los años 80 se crearon spots que utilizan personajes famosos, como Steve Wonder (publicidad testimonial) o contenidos más creativos, como aquél que en 1989



utiliza una mascota –una ardillita- que protagoniza de forma amable y simpática los anuncios. En 1990 se utilizan imágenes con fuerte simbolismo y estética -la fragilidad de la cabeza es como la de una nuez-. La ruptura se produce en 1992. En esta campaña se realiza un cambio en la estética de los anuncios, los contenidos muestran imágenes reales, empleando para ello o bien a actores profesionales o víctimas reales de accidentes de tráfico, con toda su plástica y dramatismo. En 1996 el eje de comunicación se centra en responsabilizar al conductor infractor haciéndole responsable de las consecuencias de su conducta imprudente. El eje de comunicación de los spots de 1997 hace referencia al rechazo de conductas irrespetuosas con las normas de circulación.

La línea dura iniciada en 1992 con "las imprudencias se pagan" se mantiene hasta 1998 donde se suavizan los contenidos, utilizando mensajes positivos y poniendo un punto y aparte en la línea dramática y realista. En el año 1999 se realiza una campaña dedicada al Año de la Educación Vial bajo el eslogan "Enseña también educación vial, enseña a vivir". En el 2000 se utiliza el argumento "Ya basta: por favor, cumple las normas". Llegamos al 2001 con el eslogan "Tú sí puedes evitarlo". El mensaje de la campaña del 2002 invita a una actitud positiva, basada en el respeto, tolerancia, sosiego y paciencia en la conducción bajo el eslogan "Vive y deja vivir".

A partir de la campaña del año 2000 se apela al respeto a los demás y el cumplimiento de las normas, siendo en el 2002 cuando desde la perspectiva del respeto y la tolerancia, se incide, de forma más concreta, en la eliminación de conductas agresivas. Si uno de los objetivos de la campaña es bajar el nivel de agresividad, nos parece un poco tímida, si tenemos en cuenta la magnitud del problema.

### 3.5 La agresividad en la conducción y la investigación

*«Es difícil estudiar la agresión humana de forma directa, debido a que ocurre esporádicamente y las personas siempre tienen razones para no reconocerla o registrarla. La mayoría de las formas de violencia física son ilegales, de*

*modo que los iniciadores están fuertemente motivados para evadir la consecuencia de sus acciones o cometer actos violentos únicamente dentro del mundo cerrado de la institución o familia.» (Archer, 1989)*

*«A pesar del interés mantenido por los medios de comunicación y por la población conductora en un sentido amplio, la investigación sobre la conducción agresiva ha sido relativamente escasa.» (Tasca, 2000)*

Lajunen y Parker (2001), apuntan que una de las posibles razones de esta escasez en la investigación quizás sea que la agresividad en la conducción, del mismo modo que la agresión humana en general, parece ser una forma enormemente compleja de conducta.

En cualquier caso, Leo Tasca<sup>(4)</sup> en una revisión acerca de la literatura de la investigación acerca de la conducción agresiva, apunta que la investigación disponible puede dividirse en dos categorías fundamentales (Tasca, 2000):

1. **Cuestionarios** que recogen las opiniones de la población conductora, aunque no la conducta real en la carretera; y,
2. **Experimentos de campo** a pequeña escala que incluyen pequeñas muestras de conductores. Estos estudios ofrecen estimaciones de una conducta vial no real. Por el contrario, generalmente estos estudios han sido diseñados para provocar conductas agresivas en un escenario artificial creado *ex profeso*.

Sin embargo, de forma similar a lo que ocurre en el amplio ámbito de la seguridad vial, en el que la investigación basada en la observación y la categorización de la conducta diaria en la conducción ha sido muy pobre y escasa, no se dispone de estudios de observación sistemática sobre la conducta agresiva en la conducción real en las carreteras. Sin embargo, algunos autores como Tasca (2000) consideran que estos estudios son necesarios para mejorar nuestra comprensión sobre la incidencia y las causas de las conductas de conducción agresiva.

Tasca (2000) a partir de las limitaciones inherentes a las investigaciones basadas en cuestionarios autoinformados, y de la observación de que la mayoría de las conductas específicas que aparecen listadas en las definiciones de conducción agresiva nunca han sido observadas y descritas de forma sistemática, señala que el único modo de medir la incidencia real de las conductas de conducción agresiva es a través de la observación directa y sistemática.

<sup>(4)</sup> Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat: Road User Safety Branch. Ontario Ministry of Transportation.

En opinión de este autor, a medida que los investigadores establezcan una línea base conductual y acumulen datos de forma sistemática, seremos capaces de juzgar si existe una tendencia ascendente en todos los tipos de conductas del conductor, incluyendo las conductas inseguras y agresivas. Esta es la razón por la que en la actualidad, parece desconocerse, de una forma empírica sólida, si la severidad de los incidentes de agresividad en la conducción están incrementándose realmente, o si, como apuntan algunas hipótesis, únicamente ha cambiado la atención y la percepción de los medios de comunicación.

**Desde esta perspectiva, defendemos una investigación basada en la observación directa y sistemática como medio óptimo de medir la incidencia real de las conductas asociadas con una conducción agresiva. Sin embargo, consideramos que los cuestionarios, a pesar de sus limitaciones, de las que somos conscientes, son una herramienta, fundamental y básica, a la vez complementaria en la investigación de la agresividad en la conducción.**

En realidad, un estudio de tipo naturalista, incluiría estos dos tipos de investigación. (Ver la reflexión de Archer (1989) acerca de este acercamiento en respuesta al rechazo de una aproximación "de laboratorio" en el estudio de la agresión.)

#### **Los estudios naturalistas de la agresión**

Según Archer, (1989), parece razonable sugerir que se debe dar más importancia a las aproximaciones alternativas naturalistas para estudiar la agresión humana, ampliamente caracterizadas por los siguientes intereses:

- a) estudiar las acciones o actos agresivos en el contexto en el que ocurren;
- b) comprender estos actos o acciones agresivas en relación con intercambios sociales más amplios de los participantes.

#### **Los métodos naturalistas para estudiar la agresión pueden dividirse en las siguientes categorías:**

- a) Métodos indirectos como los estadísticos del crimen, cuestionarios a gran escala, informes o registros oficiales de incidentes y daños o lesiones en instituciones, y datos indirectos obtenidos de los padres, profesores o personal institucional.
- b) Informes verbales o escritos de los participantes, por ejemplo, aquellos obtenidos a partir de diarios, cuestionarios o entrevistas.

c) Observaciones directas, que incluyen métodos derivados de las tradiciones etológicas, etogénicas o etnográficas.

Así pues, defendemos un enfoque naturalista, lo que incluye, entre otros métodos indirectos, la utilización de cuestionarios, así como la observación sistemática directa. Entre otras razones, la utilidad de los cuestionarios radica en que éstos ofrecen información subjetiva fundamental (obviamente ignorada a través de la observación directa, y que en muchas ocasiones es objeto de las críticas a los autoinformes), imprescindible para interpretar las conductas observadas. Nuestro objetivo va más allá de demostrar empírica y estadísticamente un incremento, una tendencia, una frecuencia. Nuestro objetivo es determinar qué ocurre, queremos saber por qué ocurre para determinar qué hacer para que no ocurra, si es que realmente ocurre.

Pero como decíamos, defendemos la utilización de cuestionarios y aún sabientes de sus limitaciones. Por ejemplo, cuando en líneas precedentes ofrecíamos estimaciones sobre la conducta de conducción agresiva obtenidas a partir de la investigación realizada mediante la administración de cuestionarios, ya apuntábamos entonces que cabía la posibilidad de que los respondientes pudiesen estar afectados por consideraciones de deseabilidad social. Por ejemplo, los encuestados pueden admitir con mayor frecuencia realizar aquellas conductas que consideran que es menos probable que se consideren de forma negativa, como el exceso de velocidad. Por otra parte, la menor incidencia autoinformada de determinadas conductas como "ir pisando los talones al vehículo precedente", pueden ser reflejo de no querer admitir conductas que pueden considerarse más negativas. Por lo tanto, los encuestados parecen estar más inclinados a informar de la conducta negativa de otros que de la propia. En este sentido, Tasca, en su acérrima defensa de la observación directa real en detrimento de los autoinformes, plantea la discrepancia entre ambos métodos intentando mostrar como una estimación auto-informada puede ser extremadamente inexacta. Para ello, por sus implicaciones para la fiabilidad de los resultados, comparó un resultado obtenido en un cuestionario con otro obtenido en un estudio observacional.

Por su parte, los resultados de un cuestionario aplicado por la NHTSA, indicaron que el 26% de los encuestados reducían la velocidad ante una señal de stop, pero no se detenían completamente (NHTSA, 1998b). Por su parte, Luoma (1995) observó, entre otras, la conducta del conductor en intersecciones en Ann Arbor, Michigan, con respecto a la señal de stop. En este último caso, el 84% de los conductores de Ann Arbor no llegaban a completar un stop en una intersección urbana, mientras que el 87%

y el 96%, respectivamente, no llegaban a completar un stop en dos intersecciones suburbanas (Tasca, 2000). Para Tasca esto indica que la mayoría de los conductores no hacen un stop completo, lo que contrasta claramente con la conducta autoinformada en el cuestionario de la NHTSA y sugiere que los encuestados pueden haber dado una respuesta socialmente deseable en lugar de una descripción exacta de su conducta (Tasca, 2000).

En definitiva, somos conscientes de las limitaciones de los cuestionarios autoinformados pero también de su necesidad al suponer una complementariedad de otras medidas. A ello se une una necesidad imperiosa de conocer el tema de la conducción agresiva en nuestro país y de que consideramos que:

**Con el propósito de proponer e implementar soluciones efectivas, está claro que necesitamos conocer el tema de la conducción agresiva, en términos de comprensión teórica del problema y de los datos de investigaciones empíricas. Desde el ámbito teórico, existen toda una amplia variedad de perspectivas psicológicas y otras científico sociales, que comentaremos posteriormente, y que van desde la hipótesis de la frustración-agresión hasta la teoría de la atribución, que pueden ayudar a aclarar parcelas de esas conductas. Desde una perspectiva empírica, y con la finalidad de identificar y valorar el estado en que se encuentra el tema de la conducción agresiva en nuestro país, es necesario iniciar una investigación exhaustiva, que indudablemente ha de partir de la opinión de la población, una de cuyas formas de obtener es obviamente cuestionar a ésta directamente.**

Con esta finalidad, hemos elaborado e implementado un cuestionario cuyos resultados más relevantes se recogen en otro volumen<sup>(1)</sup>, que nos permitirá perfilar hipótesis para futuras investigaciones, estimaciones de la frecuencia y del interés y preocupación por el tema, siempre con el loable fin compartido por Audi, de proponer y llevar a cabo posibles soluciones efectivas.

#### **Los Instrumentos de medición de la Conducta Agresiva en la Conducción**

Los cuestionarios específicos sobre la agresividad en la conducción son relativamente recientes. Son escalas específicas, aunque en muchas ocasiones se trata de subescalas incluidas en cuestionarios generales elaborados para estimar la conducta general del conductor. Haremos referencia únicamente a aquellos más utilizados por la investigación.

<sup>(1)</sup> Bajo el título "La agresividad en la conducción: una investigación a partir de la visión de la población española" (Alonso et al., 2002)

También se ha utilizado otro tipo de cuestionarios o pruebas más genéricas, que no ofrecen estimaciones de la agresividad en la conducción pero sí de aspectos relacionados con ésta, a los que también hacemos una muy breve referencia.

Entre los cuestionarios utilizados de forma específica como estimación de la agresividad en la conducción destacan los siguientes:

#### • ***Driving Anger Scale* -(DAS)- (Daffenbacher, Oetting, y Lynch, 1994)**

Versión original estadounidense:

La DAS se trata de una escala de 33 ítems, para medir el enfado (como rasgo o característica personal) inducido por diferentes fuentes potenciales de frustración y enojo en el contexto vial. Tras utilizar diversas situaciones de tráfico, los análisis pertinentes realizados tras la administración de la prueba en una muestra de estadounidense, dieron lugar a seis subescalas o factores: gestos hostiles, conducción ilegal, presencia policial, conducción lenta, mala educación (falta de cortesía), obstrucción de la circulación.

Versión británica

El análisis factorial de los ítems de la DAS aplicada a una muestra británica produjo 3 factores que provocaban principalmente el enojo y la ira en la conducción: medían la conducción arriesgada, la hostilidad directa y el impedimento del avance de la circulación impuesta por "otros" (contrario a las seis subescalas encontradas con la muestra original estadounidense<sup>(5)</sup>).

#### • ***Violations Scale of the Manchester Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ), (Lawton, Parker, Stradling y Manstead, 1997)**

El DBQ mide tres formas de conducta aberrante del conductor: lapsos, errores e infracciones (Reason et al., 1990). Lawton, Parker, Stradling y Manstead (1997) utilizaron una versión ampliada de la *Violations Scale of the Manchester Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ) y distinguieron dos tipos de infracciones (violaciones):

- a) Infracciones ordinarias al Código de Circulación, tales como exceso de velocidad y saltarse los semáforos en rojo; e,
- b) Infracciones interpersonalmente agresivas, tales como tocar el claxon o perseguir (ir a la caza de) a otro conductor cuando se está enfadado.

• **Driving Agresión del Driver Behaviour Inventory (DBI), (Glendon et al., 1993)**

Basado en Glendon et al. (1993), este cuestionario comprende 7 factores: agresión en la conducción, alerta en la conducción, desagrado en la conducción, estrés general del conductor, irritación cuando se es adelantado, frustración en el adelantamiento y sentimientos acerca de la conducción.

Comentábamos que también se han utilizado otro tipo de cuestionarios que se relacionan con aspectos asociados a una conducción agresiva, aspectos como: el anonimato; las características del trayecto (duración del trayecto, distancia recorrida, condiciones físicas y condiciones del tráfico); las características demográficas, del conductor y del vehículo; la experiencia del conductor, (*Experienced Driver Questionnaire*); la personalidad, (*Eysenck Personality Inventory, EPI o el Sixteen*

<sup>(5)</sup> Deffenbacher et al. (1994) desarrollaron la *Driving Anger Scale* (DAS) para medir el enojo inducido por diversas situaciones de tráfico. La escala fue desarrollada inicialmente en una amplia muestra de estudiantes americanos. Cuando el grupo de investigación de la Universidad de Manchester desarrolló una versión británica de la escala (Lajunen et al., 1998) encontraron tres factores a los que obedece el enojo de una muestra de conductores: el enojo cuando se impide u obstruye el curso de la circulación como resultado de una conducción lenta o descortés por parte de otros (PI = *Progress Impeded*), el enfado provocado por la conducción arriesgada de otros (RD = *Reckless Driving*) y el derivado de ser objeto de la hostilidad directa de otros conductores (DH = *Direct Hostility*). Esta investigación, así como los tres factores principales a los que dio lugar como "causas" inherentes a la conducción más susceptibles de provocar la ira y el enojo en un conductor, son referenciados reiteradas veces en la literatura, por lo que nos parece pertinente ofrecer esta breve descripción.

**PI (Progress Impeded), Impedimento de la circulación**

- 1.- Alguien se cruza por delante de nosotros y aparca en el espacio que estamos esperando
- 2.- Alguien acelera cuando intentas adelantarlo
- 3.- Alguien conduce demasiado lento por el carril de la izquierda y provoca una retención en el tráfico.
- 4.- Alguien te adelanta por la derecha
- 5.- Un vehículo lento no se hace a un lado para dejar pasar.
- 6.- Alguien está conduciendo más lento de lo razonable para el flujo del tráfico.
- 7.- Un ciclista conduce por el centro del carril, retrasando el tráfico.
- 8.- Alguien delante de ti no arranca cuando el semáforo se pone verde.
- 9.- Un peatón pasa lentamente por el medio de la calle, obligándote a demorarte.

**RD (Reckless Driving), Conducción arriesgada por parte de otros**

- 1.- Alguien conduce demasiado pegado a tu parachoques trasero (te pisa los talones)
- 2.- Alguien te adelanta por la derecha en la autopista.
- 3.- Alguien se incorpora delante de ti por la derecha sin mirar.
- 4.- Por la noche, alguien conduce detrás de ti con las luces largas.
- 5.- Alguien que viene hacia ti no cambia sus luces por la noche.
- 6.- Alguien se salta un semáforo rojo o una señal de stop.
- 7.- Alguien está zigzagueando con y sin tráfico.
- 8.- Alguien conduce demasiado rápido para las condiciones de la carretera.
- 9.- Alguien conduce por encima del límite de velocidad.

**DH (Direct Hostility), Hostilidad directa por parte de otros**

- 1.- Alguien te hace un gesto obsceno refiriéndose a tu forma de conducir.
- 2.- Alguien te grita refiriéndose a tu forma de conducir.
- 3.- Alguien toca su claxon haciendo referencia a tu forma de conducir.

*Personality Factor Questionnaire* 16 PF); la frustración, (*Rosenzweig Picture-Frustration*); la impulsividad (*Impulsiveness Questionnaire*, Eysenck, 1985); el humor (*General Mood Scale*, Quinn y Shepard, 1974); la tendencia a los enfrentamientos en diversas áreas de la vida (*Hassles scale*, Ozeki et al. 1994a, b); la tensión laboral, (*Job-Induced Tensión*, House y Rizzo, 1972); la búsqueda de sensaciones (*Sensation-Seeking Scale*), Zuckerman et al., 1978); la agresión física, (*Physical Agresion*, Novaco, 1991); el Locus de Control, (*Locus of Control*, Rotter, 1966); o el estrés.

Respecto al estrés: destacan:

- El desarrollo de Gulian et al. (1989) del *Driving Behavior Inventory* (DBI) para estudiar la dimensión de estrés del conductor. Las subescalas de agresión en la conducción, desagrado por la conducción, irritación cuando se es adelantado y la frustración en los adelantamientos,
- El *State Driver Stress Inventory*, desarrollado para evaluar la experiencia situacional del estrés del conductor utilizando la revisión de los 11 ítems del DBI-Gen y 10 ítems del *Stress Arousal Checklist* (Mackay et al., 1978). La mitad de los ítems del *Stress Arousal Checklist* eran ítems de humor positivo (relajado, satisfecho (contento), pacífico, cómodo y calmado) y la otra mitad eran ítems de humor negativo (tensión, preocupación, nerviosismo, dificultad y angustiado).
- *State Driving Behavior Checklist*, de 26 ítems desarrollados de forma similar a los estudios anteriores (Hennessy, 1995; Hennessy y Wiesenthal, 1997). Se seleccionaron varios ítems de los identificados por Gulian et al. (1998a) como conductas utilizadas para afrontar el estrés del conductor (por ejemplo, pensamientos o conductas agresivas, búsqueda de acciones alternativas, planificación y medidas de toma de precauciones). Además, se desarrollaron otros ítems a través de entrevistas con personas que de forma regular viajan a diario.

4. EN BUSCA DE UNA DEFINICIÓN  
DE CONDUCTA AGRESIVA

## 4.1 La conceptualización de la conducción agresiva: un problema de partida

*«En el mundo de la seguridad vial, la definición puede suponer un problema ya que ésta puede jugar un papel enorme a la hora de determinar qué recursos y qué cantidad de recursos vamos a dedicar.» (Elliot, 1999)*

En cualquier ámbito científico en el que se va a realizar una investigación se necesita un trabajo teórico conceptual previo que incluya una definición clara y precisa de lo que queremos estudiar. En términos científicos es ésta una cuestión básica, por motivos principalmente de validez del estudio, de intervención y de comparación de resultados.

*«Es evidente la necesidad existente de lograr, al menos un amplio acuerdo sobre los elementos de una definición, si queremos medir los programas dirigidos hacia la reducción de los incidentes.» (Raub y Wark, 2001)*

Sin embargo, en la esfera de la seguridad vial, y en concreto en el ámbito de la agresividad en la conducción, los aspectos definitorios y conceptuales plantean una dificultad, en primer lugar derivada de las diferencias subyacentes a los distintos términos de referencia. Por ejemplo, como señala el investigador australiano Barry Elliot (1999):

*«La "road rage", como conducta criminal es muy diferente de los innumerables incidentes de agresión en la conducción o de la simple mala conducción con la que tenemos que enfrentarnos día a día en el tráfico.» (Elliot, 1999)*

Cuando hablamos de una **conceptualización diferencial**, nos referimos concretamente, a la diferencia y/o similitudes, que tratamos más hacia adelante entre la conducción agresiva y la "road rage". Sin embargo, también se asimila a otros conceptos, en ocasiones dependiendo del ámbito disciplinar que profundice en el tema. Atendamos por ejemplo a la reflexión vertida muy recientemente por Egido y Alonso,

*«La agresión de los conductores podríamos calificarla también de conducta incívica -de hecho es el término más utilizado por los sociólogos-. Las conductas no cívicas, serían comportamientos indeseables o molestos para otro conductor, y*

*que a pesar de ello no se encuentran sancionadas por la ley. Los psicólogos sociales diríamos que estos comportamientos son objeto de reprobación social. Sin embargo, ¿es legítimo identificar conducta "no cívica" a "agresión", es decir, asimilar aquello que no es más que una conducta grosera o descortés, a las amenazas a la integridad física? Nosotros pensamos que esta confusión amplifica considerablemente el fenómeno de la agresividad y da una imagen deformada de la agresividad en el automóvil, debiendo evitarse el solapamiento de términos que conducen al mismo tipo de acciones.» (Egido y Alonso, 2002)*

La falta de unanimidad y consenso respecto a las diferentes acepciones de cada término (conducción agresiva, conductor agresor, "road rage", agresividad en la conducción...), conduce a una definición poco precisa y poco clara. Por tanto, si es importante establecer una conceptualización diferencial, también es fundamental establecer una **definición rigurosa** de cada término.

No es la primera vez que desde el campo de la investigación se plantea esta cuestión, de hecho el problema es tácito cuando uno puede constatar que sigue sin responderse de modo satisfactorio una cuestión en apariencia tan sencilla como ¿qué es la conducción agresiva? Por ejemplo, la NHTSA que realiza y ha realizado numerosísimas investigaciones en este campo "sigue buscando", porque los investigadores tienen problemas en la definición del término (Johnson, 1997).

*Con el propósito de lograr una comprensión más coherente y una política de discusión más fructífera, es ineludible una definición más clara del continuo de acciones agresivas de los conductores. Esto es necesario previamente a que propongamos hipótesis probabilísticas sobre las tendencias en la prevalencia, razones y medidas para las conductas agresivas específicas, así como cualquier tipo de factores comunes que puedan categorizarlas. La investigación empírica debe comenzar con un estudio descriptivo de la incidencia, antecedentes, consecuencias y correlatos de las conductas definidas de modo que puedan planificarse, implementarse, coordinarse y evaluarse intervenciones efectivas. (Lonerio, Clinton, Wilde, Roach, Mcknight, Maclean, Guastello y Lambie, 1994).*

### 4.1.1 Algunas definiciones formales de la conducción agresiva

Es ineludible hacer referencia a algunas de las definiciones formales de la

conducción agresiva disponibles. Por ejemplo, Hauber (1980), definió la agresión en la carretera como:

*«(...) una conducta real o deseada que el infractor (o delincuente) considera que hará daño físico o psicológico a la víctima y que la víctima experimenta como tal.»*  
(Hauber, 1980)

Esta definición implica que los agresores deben tener la expectativa de que su conducta ocasionará que las víctimas experimenten daño físico o psicológico.

En el contexto de una campaña dirigida a los conductores agresivos en el estado de Maryland se definió como:

*«(...) la conducta que realiza aquel que conduce un vehículo a motor mostrando una falta de consideración por la seguridad de los demás (...).»*

Esto significa que "no mantiene la distancia de seguridad", "realiza cambios imprudentes de carril", "no respeta los derechos" y "conduce de forma negligente", como por ejemplo leyendo el periódico. Al respecto, la NHTSA establece una "clara ausencia de atención en la conducción" por parte de los conductores agresivos,

*«(...) van comiendo, bebiendo e incluso afeitándose mientras conducen, lo que implica una clara ausencia de atención a la conducción. Algunos conductores convierten su automóvil en una "casa fuera de su hogar" con incluso fax y ordenadores (...).» (NHTSA, 1996)*

La NHTSA (1997)<sup>(7)</sup>, define la conducción agresiva como,

*«(...) la conducción de un vehículo a motor poniendo en peligro o con probabilidad de poner en peligro a personas o propiedades.»*

Una progresión de acciones ilegales como "exceso de velocidad", "zigzaguear" o "adelantamientos inseguros" pueden "poner en peligro o tener probabilidad de poner en peligro". Estas acciones pueden incluir desde numerosos delitos hasta una conducción arriesgada, aunque la conducción agresiva no necesariamente requiere intencionalidad y diversión en relación con la seguridad de los demás.

Por el contrario, la *British Automobile Association* incluyó como ejemplos de conductas agresivas en la conducción: "ir pisando los talones al vehículo

<sup>(7)</sup> La NHTSA actualmente está preparando una descripción más minuciosa de las conductas específicas de conducción que constituyen una conducción agresiva. También ha emprendido una investigación para desarrollar métodos observacionales necesarios para medir la incidencia de la conducción agresiva (Goehring, 2000).

precedente", "hacer luces", "gestos obscenos", "obstrucción deliberada de otros vehículos", "abuso verbal" o "ataque físico", e incluyó estas conductas como definitorias de la "road rage", (Johnson, 1997).

Mark Edwards, de la *American Automobile Association* define la conducción agresiva como:

*«(...) la conducción de un vehículo a motor sin tener en cuenta la seguridad de los demás.»*

Este autor, distingue "road rage" y "conducción agresiva" en los siguientes términos: "road rage" es "ataque con la intención de hacer daño que se deriva del uso de un vehículo a motor". De forma similar, el *Traffic Safety Committee* del *New York State Governor's* define la conducción agresiva como "la conducción de un vehículo a motor de modo inseguro y hostil, sin respeto (consideración) por los otros usuarios" (Goehring, 2000).

Richard Compton en la presentación de una conferencia sobre conducción agresiva (celebrada el 19 de octubre de 1998, en Los Ángeles, California) definió la conducción agresiva como una combinación de ciertos delitos de tráfico, que incluyen diversos tipos de conducta, tales como tocar el claxon excesiva e innecesariamente, saltarse los semáforos en rojo, zigzaguear, "ir pisando los talones al vehículo precedente", "hacer luces", frenar repentina y excesivamente, velocidad excesiva, hacer gestos obscenos o de mala educación, impedir el paso, etc.

Por su parte, el *Iowa Department of Transportation* (tras reconocer que no existe una definición nacional para el término) considera que comúnmente la conducción agresiva es definida como una condición social donde el conductor se enoja en reacción a una alteración del tráfico. En la mayoría de los casos, las situaciones de tráfico encontradas son típicas de las condiciones normales diarias de conducción y de altos volúmenes de tráfico. Asimismo, el *Iowa Department of Transportation*, considera que "road rage" se refiere a un conductor irritado que intenta de modo intencional lesionar o matar a otro conductor debido a una disputa en el tráfico. Los conductores agresivos reaccionan de modo negativo y utilizan sus vehículos para tomar represalias haciendo maniobras repentinas y amenazadoras. Esto convierte a "road rage" en un tema grave de la seguridad vial, nuestra seguridad y la de los otros.

Mizell & Company (1997), tras revisar numerosos datos sobre la conducción agresiva, ofrece una definición más dramática y específica, tal vez excesivamente estrecha, centrada exclusivamente en la conducta destinada a hacer daño físico o, además, a herir de muerte a otro usuario.

*«(...) un incidente en el que un conductor o un pasajero enojado, lesiona o mata intencionalmente a otro conductor, pasajero o peatón o intenta hacerlo como reacción a una discusión o agravio en el tráfico.» (Mizell & Co, 1997)*

(Asimismo, también se incluyeron los incidentes de conductores que dirigían su automóvil intencionalmente hacia el interior de edificios u otras estructuras.)

Shuster (1997) expresa claramente la confusión existente sobre la definición de "conducción agresiva" en los siguientes términos: "No existe una definición única para la conducción agresiva. Algunos investigadores académicos definen la conducción agresiva como un incidente en el que un conductor o un pasajero enfadado o impaciente causa daño de modo intencional".

Rodney Slater afirma que "la conducción agresiva es una combinación de acciones de conducción insegura y conducción ilegal que demuestran una desatención por la seguridad. Un coche en las manos de un conductor agresivo tiene el mismo efecto que una pistola en las manos de un asesino... pero no podemos ni toleraremos caos en los volantes" (citado en Goehring, 1997).

Tasca (2000) a partir de una revisión de la literatura científica sobre conducción agresiva, sugiere que una definición precisa de conducción agresiva se centraría en las conductas de conducción deliberada y voluntaria, que aunque no se dirijan a dañar físicamente a otro usuario de la vía muestran desatención sobre la seguridad y el bienestar. Estas conductas están motivadas por la impaciencia, molestia, hostilidad y/o un intento de ganar tiempo. Formalmente establece la siguiente definición:

*«Una conducta de conducción es agresiva si es deliberada, de modo que incrementa el riesgo de choque y está motivada por la impaciencia, molestia (fastidio), hostilidad y/o intento de ganar tiempo.» (Tasca, 2000)*

#### **4.1.2 ¿Qué entiende la gente por conducción agresiva?**

«Sin entrar en el debate sobre el significado que se otorga al término agresión, los conductores la consideraron en el sentido instrumental; describiéndola como

una gama amplia de conductas que se construyen a través de la experiencia pasada, relacionada con el contexto en que ocurre, y perdura porque tiene un sentido para la persona que está comportándose de esa forma.» (Baron, 1977)

Hemos visto y hemos de ver algunas de las definiciones que hemos tildado de "formales". Definiciones establecidas por instituciones, científicos, profesionales. Es esta población, la de instituciones, científicos y profesionales, la que diseña, financia, etc. las intervenciones dirigidas a la prevención y "redención" en el ámbito del tráfico y la seguridad vial. Pero también es cierto que el que lleva a cabo el comportamiento agresivo, arriesgado, erróneo, delictivo, es el conductor, es el usuario de la vía, y a él ha de dirigirse la intervención. En consecuencia, si es importante como definen políticos, investigadores, expertos o facultativos la conducción agresiva, también es fundamental considerar ¿qué es la conducción agresiva para ese público objetivo? ¿qué conductas presuponen que configuran este tipo de conducción? Recordemos, por ejemplo las palabras de James y Nahl, que citábamos anteriormente:

*«(...) la mayoría no sabemos lo que la ley considera "conducción agresiva", ni tan siquiera conocemos la legislación sobre la "conducción agresiva", y cuando lo descubrimos, puede que no estemos de acuerdo sobre lo que la ley considera "agresivo"». (James y Nahl, 2000)*

Al respecto, Sarkar, Martineau, Emami, Khatib y Wallace, 2000, registraron y analizaron los incidentes considerados por los conductores como "conducción agresiva". Estos autores tomaron como fuente de datos la información registrada a partir de las llamadas telefónicas realizadas por los conductores en San Diego, en denuncia de lo que consideraban una conducción agresiva.

Los resultados obtenidos que se recogen en el cuadro adjunto son ilustrativos de las conductas asociadas con una conducción agresiva.

Lajunen et al. (1999) también intentaron establecer qué acción de otros conductores era considerada como agresiva, en una muestra voluntaria de conductores británicos. Para ello, estos conductores completaron un cuestionario autoinformado adaptado de la escala desarrollada originalmente por Deffenbacher et al. (1994) en EE.UU. El análisis de las respuesta demostró que la acción más comúnmente considerada como agresiva era "no mantener la distancia de seguridad"/"ir pisando los talones al vehículo precedente" (conducta que



Categorías	Conductas relacionadas	Incidentes	%
Conducción agresiva 1	Exceso de velocidad con cambios inseguros de carril Exceso de velocidad con adelantamientos inseguros	489	24.6
Conducción agresiva 2	zigzaguear sin exceso de velocidad cruzarse sin aparición de exceso de velocidad	537	27.1
Conducción agresiva 3	"ir pisando los talones al vehículo precedente"	248	12.5
	Exceso de velocidad	393	19.8
"Road rage" <sup>(8)</sup>	"hacer carreras" "juguetear" "hacer de especialista de moto" "intentar causar un accidente" "casi alcanzar a otro" "saltarse los semáforos en rojo" "golpear" "huir"	320	16.1

experimentaron un 62% de los conductores encuestados). También fueron consideradas conductas agresivas "hacer luces" y realizar gestos obscenos, (un 59% y un 48%, respectivamente). Parece entonces que, al menos en las carreteras de Gran Bretaña, regularmente se interpretan estas conductas de los conductores como agresivas.

Un estudio posterior de 2002 realizado por Parker, Lajunen y Summala, amplió y mejoró la investigación previa de Lajunen et al. (1999)<sup>(9)</sup>, utilizó una muestra de conductores no voluntarios, evaluó la relación entre nivel de irritación provocada por cada situación de conducción y la probabilidad de una reacción manifiesta de

<sup>(8)</sup> La categoría "incidentes de road rage" incluyó 320 incidentes (16.1% de las llamadas telefónicas) que inicialmente hacía referencia a "otras conductas" que incluían "hacer carreras", "jugar", "hacer de especialista de moto", "intentar causar un accidente", "casi alcanzar a alguien", "saltarse los semáforos en rojo" y "golpear" o "huir". Sin embargo, a partir de los datos obtenidos, y ya que estas conductas correlacionaban de modo significativo con la "road rage", esta categoría pasó a denominarse "road rage" incluyéndose, además, conductas como: persecuciones o amenazas verbales a otros conductores, gestos o lenguaje grosero, hacer ráfagas con las luces, frenadas bruscas, impedir que otros adelanten, amenazar a otros con un arma (cuchillo, pistola, lanzamiento de objetos, etc.), golpear a otros vehículos con el propio vehículo, perseguir a alguien e intentar sacar a otro de la carretera. La característica diferencial de los "incidentes de road rage" es que se dirigen hacia una persona concreta.

<sup>(9)</sup> El estudio de Lajunen et al. (1997) pretendió establecer los factores que provocan la irritación en los conductores británicos. Sin embargo, el estudio tuvo limitaciones tanto prácticas como metodológicas. En primer lugar, aunque los encuestados indicaron la cantidad de ira a partir de un amplio rango de situaciones de conducción, no se proporcionó ninguna información sobre qué nivel de ira les causaba reaccionar de este modo. En segundo lugar, todos los interlocutores habían respondido a un llamamiento de los medios de comunicación como voluntarios, de modo que tenían un particular interés por el tema de la conducción agresiva.

agresión, y en tercer lugar, permitió la investigación de las diferencias culturales en la irritabilidad en la conducción y la agresión, al abarcar a los conductores de tres países europeos: Gran Bretaña, Finlandia y los Países Bajos.

Los resultados de este estudio, como se aprecia en el cuadro adjunto, indican que los conductores de los tres países consideraron como conductas que les provocaba mayor irritación: que otro conductor se cruce y aparque en el lugar por el que se estaba esperando. (Únicamente el 6% informó que esto no les enfadaba, mientras que el 36% se enfadaría mucho o muchísimo.) Le seguían a éstas conductas las siguientes: alguien conduce detrás de ti con las luces largas, alguien conduce sin mantener la distancia de seguridad respecto a nuestro parachoques trasero y alguien acelera cuando intentamos adelantarlo. El menor enfado estaba provocado por la espera ante un conductor lento para aparcar, o alguien lento para iniciar la marcha ante el cambio de semáforo. (Únicamente el 2.5% y 2.4%, respectivamente, de conductores indicaron que estas conductas les pondría muy o extremadamente enfadados.)

En general, el público tiende a considerar la conducción agresiva como un tipo de conducta de asumir riesgo tras el volante, incluyendo el exceso de velocidad, "ir pisando los talones al vehículo precedente", zigzaguear de modo peligroso a través del tráfico e ignorar las señales o los semáforos en rojo" (Shuster, 1997).

El estudio Europeo al que venimos haciendo referencia como primer acercamiento a nuestro ámbito geográfico y cultural, demuestra que los tipos de comportamiento agresivo, así como la frecuencia con que se practican éstos,

#### Conductas que provocan más enfado entre los conductores de Finlandia, Países Bajos y Gran Bretaña, por orden decreciente.

+++++	Otro conductor se cruza para aparcar en un hueco por el que el encuestado estaba esperando.
++++	Alguien conduce detrás del encuestado con las luces largas.
+++	Alguien conduce sin mantener la distancia de seguridad respecto al parachoques trasero del encuestado.
++	Alguien acelera cuando el encuestado intenta adelantarlo.
+	El encuestado tiene que esperar porque otro conductor es lento para aparcar.
+	El encuestado tiene que esperar porque otro conductor es lento para iniciar la marcha tras el cambio de semáforo.

varían conforme a los usos y costumbres de cada país. El tipo de comportamiento agresivo más habitual entre los conductores europeos son gestos ofensivos u obscenos, con el 56% seguidos por ráfagas de luces largas (53%); acercamiento excesivo "pisando los talones" (43%); insultos o agresión verbal (39%) y, por último, obstrucción deliberada del paso (28%).

Los conductores belgas, franceses, austriacos e ingleses son los más propensos a utilizar gestos ofensivos; mientras que los irlandeses, luxemburgueses y portugueses se distinguen por utilizar las ráfagas de luces. Por otra parte, las diferencias entre norte y sur de Europa se hacen evidentes en la conducta al volante: alemanes, holandeses y finlandeses son más proclives a perseguir de cerca a sus "rivales", mientras que los conductores griegos y españoles optan por la agresión verbal, como por ejemplo, pararse para discutir quién tiene razón.

Pero, además de la frecuencia con la que se practican los comportamientos agresivos, su categorización también depende de la consideración como especialmente irritante que tenga un conductor de la conducta de otro. De acuerdo con el estudio mencionado, y teniendo en cuenta el tipo de vía por el que se circula, cambiar de carril sin utilizar los intermitentes es la conducta que más molesta en la conducción por autovía. Esta práctica además es peor vista entre los conductores de Europa Central (61%) que entre los de Europa Occidental (52%). También en autovía, permanecer en el carril izquierdo el máximo tiempo posible y en el último momento atajar atravesando todos los carriles de circulación para coger una salida situada a la derecha está peor considerado entre los conductores de Europa Occidental (52%) que entre los de Europa Central (34%).

Del mismo modo, los conductores de Europa Occidental se declaran más molestos cuando un conductor adelanta por el arcén en caso de circulación muy lenta (52%) que los conductores de Europa Central (33%).

Respecto a la conducción mixta (en ciudad o autopista), la peor conducta es mantener las luces largas al cruzarse con otro vehículo o al situarse detrás de uno. También alcanza un alto nivel de irritación en Europa adelantar una caravana de coches para introducirse al principio de ésta.

Cuando la conducción se realiza en ciudad, es molesto para el 64% de los entrevistados europeos, pararse en doble fila cuando cerca hay sitio para aparcar. También "meterse en un cruce mientras éste se encuentra obstruido" y "bloquear a los conductores que circulan en los otros sentidos" resulta irritante para el 60% de los conductores europeos.

No podíamos terminar este apartado sin una referencia a los resultados obtenidos en el reciente estudio patrocinado por Attitudes, publicado en Alonso et al. (2002) en relación a qué se considera agresión en la conducción. En dicho estudio se trató de determinar la frecuencia de determinadas conductas representativas de agresividad en la conducción, en un doble sentido, cuando las realizan los demás y cuando las realiza uno mismo. Además se trató de averiguar hasta qué punto dichas conductas eran entendidas por parte del sujeto como agresivas. Tal y como cabía esperar, cuando se trata de estimar la frecuencia con que otros realizan comportamientos que pudieran ser considerados como agresivos, se hace con una valoración considerablemente más alta que para el caso en que se estima la frecuencia con relación a uno mismo. En la población española esta diferencia es más de tres veces mayor cuando los sujetos admiten haberla observado que cuando admiten llevarla a cabo.

En este estudio, se le describieron al sujeto una relación amplia de conductas que los expertos consideran más o menos de forma unánime como "agresividad en la conducción".

En general, se pudo concluir que se consideran a muchas de esas conductas como características de una conducta agresiva en la conducción. Además complementariamente se pudo constatar que existen diferencias entre la consideración de cada una de las conductas aludidas. De este modo conductas tales como "producir daños a otras personas con algún tipo de objeto o arma, o con puñetazos y patadas", "conducir bajo los efectos del alcohol" seguidas de cerca por "saltarse los semáforos en rojo" y "hacer carreras con otro conductor" son las que se consideran mayormente agresivas en el orden citado. En el extremo opuesto y de menor a mayor destacan como menos agresivos "hacer luces largas", "tocar el claxon" y "pasarse el semáforo en ámbar". ¡Cuán diferentes somos los europeos! o ¿Cuán tolerantes los españoles?

## 4.2 Parámetros para una definición rigurosa

Ante la diversidad conceptual, ilustrada con algunos ejemplos, consideramos que es necesaria la disposición de determinados parámetros que conduzcan a una definición rigurosa y diferencial, lo que supone también establecer diferencias y comunalidades entre los diferentes términos utilizados. Así pues, pese a que nuestro objetivo es establecer nuestros propios parámetros, comenzaremos comentando la aportación de Tasca (2000) quien, con análogo empeño de ofrecer una definición que ayude a los interesados a desarrollar una aproximación más rigurosa al estudio de esta conducta, establece tres principios guía, a los que nos adherimos como punto de partida.

a) Evitar una definición que sea demasiado general, como sugirió Shinar (1998).

Una definición útil ha de enumerar las conductas específicas de conducción que constituyen una conducción agresiva, ya que los programas de seguridad vial es más probable que tengan éxito si se dirigen a conductas específicas. Recordemos que algunas de las definiciones que hemos recogido carecían de rigurosidad y distintivo precisamente por su generalidad y amplitud.

b) No incluir conductas asociadas con la "road rage", siguiendo la sugerencia de Elliot (1999).

La violencia extrema en la carretera es conducta criminal que no puede ser tratada de modo adecuado a través de los programas de seguridad vial. El intento de incorporar estas conductas en una definición de conducción agresiva únicamente desviaría nuestro interés desde las conductas que son menos frecuentes y menos sensibles a la modificación a través de intervenciones de seguridad vial. Esto no significa que todas las conductas hostiles deban excluirse de una definición de conducción agresiva, únicamente la conducta hostil que va dirigida a causar daño físico.

c) Las conductas de conducción incluidas en la definición serán intencionales (deliberadas y voluntarias) y no el resultado de una condición médica, lapso o error mental.

Es muy probable que el conductor infractor (delincuente) disponga de conocimiento, capacidades y habilidad para hacerlo mejor.

A partir de la conceptualización de Tasca de una guía para una definición de conducción agresiva, estableceríamos una serie de parámetros que nos pueden ayudar a determinar cuándo una conducta puede considerarse conducción agresiva o no, y por ende ofrecer una definición precisa y lo más unánime posible.

### 4.2.1 Intencionalidad de la conducta de conducción agresiva

Algunos autores consideran que la intención subyacente a la conducta de conducción constituye el criterio que posibilita definir si una determinada conducta es agresiva o únicamente se trata de una mala conducción o de una conducción arriesgada sin intención de hacer daño a otros usuarios de la vía. Por ejemplo, un conductor puede circular muy próximo a otro vehículo que le precede ("va pisándole los talones") para adelantarlo tan pronto como pueda, en cuyo caso no se definiría como conducta agresiva (aunque sí peligrosa). Sin embargo, esta misma conducta puede interpretarse como agresiva por el conductor que está siendo "asediado", y manifestar abiertamente enojo con el conductor que le pisa los talones, lo que se define claramente como conducta agresiva.

De este modo, muchas otras conductas como el exceso de velocidad, "hacer luces" o adelantamientos arriesgados, tocar el claxon, realizar cambios frecuentes y repentinos de carril, zigzaguear, saltarse los semáforos en rojo, no mantener la distancia de seguridad, hacer gestos obscenos, insultos verbales, ataques físicos, etc., pueden ser agresivas (si son deliberadas e intentan hacer daño a otro usuario de la vía) o simplemente conducción arriesgada, dependiendo de la intención.

Sin embargo, también es importante comentar que la intencionalidad tiene un peso diferencial en la consideración de la Conducción Agresiva según la perspectiva del agresor frente a la perspectiva de la víctima. En términos generales y desde la perspectiva del agresor, la conducta agresiva puede definirse como "cualquier conducta que intenta hacer daño física o psicológicamente a alguien" (Baron y Richardson, 1994; Berkowitz, 1993). De forma similar, la conducta agresiva en el contexto de la conducción puede conceptualizarse de modo amplio como "cualquier forma de conducta de

conducción que se dirige a hacer daño física o psicológicamente a otros usuarios de la vía". En este sentido, la característica fundamental de la conducta agresiva de un conductor es su intencionalidad (la conducta de conducción agresiva se dirige de modo intencional hacia otro usuario de la vía).

Desde la perspectiva de la víctima o agredido, una conducta de conducción se define como agresiva cuando la respuesta fisiológica normal ante la sorpresa, ante los actos y acciones de otros conductores desencadena una "respuesta de alarma" deliberada en lugar de una respuesta de protección corporal para pelear o huir. El sentimiento de "urgencia" además del de "terror", que se acumula dentro del Sistema Nervioso con una inminente explosión, constituye un importante motivador. Asimismo, las emociones paralelas de impaciencia, enfado, hostilidad, etc. se considera (al igual que en el caso del agresor) que también constituyen motivadores en lugar de respuestas fisiológicas normales irracionales ante dichos actos, acciones o situaciones que pueden producirse a lo largo de la trayectoria (van Winkle, 2000).

#### 4.2.2 Las circunstancias en las que tiene lugar la acción

*«La lista de conductas específicas también puede estimular una discusión más amplia ya que es necesario describir con mayor precisión algunas de esas conductas y las circunstancias bajo las que ocurrirían en mayor detalle.» (Tasca, 2000)*

En clara interacción con la intencionalidad de la conducta se establecen las circunstancias en que ésta tiene lugar. Ejemplo de ello sería "no mantener la distancia de seguridad", conducta que se incluye en la lista de conductas específicas de conducción agresiva. Sin embargo, "ir pisando los talones al vehículo precedente" es un término muy general que se refiere a alguien que conduce sin mantener la distancia de seguridad tras otro vehículo. Postman y Wilson, 1983 parecen recoger el testigo, en línea con este planteamiento y establecen la necesidad de definiciones más precisas.

Estos autores en la cuestión de "ir pisando los talones al vehículo precedente", plantean desarrollar una definición más precisa basada en el tamaño de la distancia entre vehículos. De esta forma encontraron que el 23% de los conductores en el carril central de una determinada carretera seguían a un vehículo a una distancia menor a un segundo y medio como tiempo de detención.

Por otra parte, en cuanto a las circunstancias que rodean el hecho de mantener determinada distancia de seguridad, distinguieron entre "ir pisando los talones al vehículo precedente" de forma intencional y provocadora, sin intencionalidad e innecesariamente.

- En "pisar los talones" provocado, un vehículo que circula más lento decide permanecer en el carril central en lugar de cambiar al carril interno.
- En "pisar los talones" no provocado, un vehículo que circula más lento permanece en el carril central, pero su acceso al carril interior es bloqueado por otro vehículo.
- "Pisar los talones" innecesariamente incluye a un vehículo que no mantiene la distancia de seguridad a pesar de que existe un carril exterior.

Aproximadamente el 43% de los incidentes de este tipo observados ocurrieron con un carril exterior. Es decir, los vehículos implicados en los incidentes de "pisar los talones" pueden tener un interés particular. Por ejemplo, los incidentes de "pisar los talones" incluyen a vehículos grandes que tienen mayor potencial para lesionar o matar en caso de colisión (Tasca, 2000).

Raub y Wark (2001), a partir de un cuestionario administrado a "expertos", en aras de identificar un consenso sobre los elementos de una definición de conducción agresiva, observaron que uno de los elementos comunes seleccionados por los expertos con mayor frecuencia en los escenarios que mostraron estos autores fue las acciones que afectaban directamente a otros conductores, como por ejemplo circular con excesiva lentitud o realizar maniobras evasivas. Sin embargo, esa misma acción cuando el tráfico era moderado y no parece afectar a otros conductores no es elegida como conducción agresiva. Un buen ejemplo es que en circunstancias de tráfico denso, un conductor intentando conducir por encima del límite establecido y cambiando frecuentemente de carril probablemente sea la causa de que otros conductores tengan que ir más lentos o desviarse bruscamente. Una excepción sería la de circular por el arcén que pese a que es potencialmente peligrosa no supone generalmente una acción que afecte directamente a otros conductores (Raub y Wark, 2001).

#### 4.2.3 Características generales asociadas a una conducción agresiva

Tasca, propone que una conducción agresiva generalmente tendría una o más de las siguientes características:

- a) probablemente estará motivada por la impaciencia, enojo con otro(s) usuario(s) de la vía o con una condición imperante en el tráfico;
- b) estará determinada para ganar tiempo a costa de otros usuarios de la vía;
- c) supondrá una desconsideración obvia por los otros usuarios de la vía.

También es probable que:

- d) intimide o sea percibida como peligrosa por otros usuarios de la vía;
- e) irrite o enfade a otros usuarios de la vía;
- f) fuerce a otros usuarios de la vía a llevar a cabo una acción evasiva.

Para la NHTSA (1998), los conductores agresivos se caracterizan por:

- Una elevada proyección de su estado emocional en la conducción y su escasa atención por los demás, características que convierten la conducción en una clara expresión de sus frustraciones.
- Realizar actividades distractoras durante la conducción, tales como comer y beber mientras conducen, lo que supone una clara ausencia de atención.
- Crear una grave situación de peligro y una de las principales causas de accidentes graves al conducir habitualmente "pisando los talones".
- Siempre intentar ganar tiempo, adelantando a otros vehículos, lo que les obliga a realizar frecuentes e innecesarios cambios de carril.
- Hacer caso omiso a cualquier obstáculo que se interponga en su camino, lo que supone saltarse los semáforos en rojo y desatender los controles de tráfico.
- Circular excediendo la velocidad, al realizar carreras y competiciones, sobrepasar los límites establecidos, circular demasiado rápido para las condiciones del tráfico o zigzagueando.

#### 4.2.4 Conductas específicas que constituyen una conducción agresiva

La mayoría de las definiciones de conducción agresiva ofrecidas hasta la fecha

incluyen una lista de conductas específicas que pueden variar de modo sustancial en su profundidad y precisión. Sin embargo, hay que decir, como punto de partida, que todavía no existe consenso respecto a qué conductas pueden incluirse bajo la definición de conducción agresiva. Ejemplo de ello es la relación de las conductas características listadas por instituciones y autores citados en este libro y que recogemos en el cuadro adjunto.

Hemos considerado el trabajo de Tasca (2000), que tras una revisión de las definiciones que hasta la fecha han incluido una lista de conductas específicas, establece las conductas que podrían ser consideradas como específicas de una conducción agresiva.

Hemos considerado el trabajo realizado muy recientemente por Egido y Alonso, con el propósito de delinear varios de los factores contextuales que nos ayuden a una mejor comprensión e interpretación de las acciones agresivas en carretera. Así, a la cuestión: ¿qué conductas o comportamientos considera usted más provocativas en la carretera?, los conductores evaluaron aquellos comportamientos dirigidos contra su persona como los más agresivos, a pesar de que su comportamiento en las mismas situaciones es similar, pero no es evaluado de la misma forma. Los resultados apuntan a que en autopista circular sistemáticamente por carril izquierdo sin apartarse, hablar por teléfono mientras se conduce, no respetar las distancias de seguridad, usar el claxon constantemente o dar destellos de luz para que se aparten, circular por el carril de bus o el arcén, estacionarse en doble fila, provocar maniobras peligrosas, circular a velocidad inadecuada, conducir en malas condiciones psicofísicas, adelantamiento impropio, adelantamiento innecesario, el que se "cuela en atascos o caravanas" aprovechando la distancia de seguridad, el uso incorrecto de las luces (por ejemplo llevar encendidas innecesariamente las luces antiniebla, olvidarse de apagar el intermitente tras un adelantamiento o dejar las luces largas puestas de modo que deslumbre a otro conductor), son algunas de las conductas que provocan una reacción agresiva de los conductores.

#### Categorización de la Conducta Agresiva

Listar y relacionar las conductas específicas que constituyen una conducción agresiva tal vez contribuye a que establezcamos una definición rigurosa aunque no tanto una conceptualización diferencial.

No obstante, como vamos a poder ir comprobando en líneas siguientes, una categorización clara, práctica que han llevado a cabo muchos autores, de esa relación de conductas, puede contribuir, y de hecho contribuye a establecer una obvia definición diferencial. Aunque también es cierto que una categorización, sin antes establecer las divergencias pertinentes, puede suponer que cualquier intento por establecer una diferenciación sea difuso.

Tal vez, ejemplo de ello sea la categorización de la conducta agresiva realizada por Novaco<sup>(10)</sup>, (1990), bajo la premisa de que "la categorización es el primer paso en el análisis científico". Este autor considera que la conducción agresiva puede ser categorizada morfológicamente y de acuerdo con las dimensiones agresivas dinámicas y la victimización. Así, identifica 6 variedades de agresión:

- 1.- Disparos / tiros en la carretera
- 2.- Ataques con el vehículo
- 3.- Ataques de ladrones o francotiradores
- 4.- Disparar conduciendo
- 5.- Accidentes con suicidio o asesinato
- 6.- Confrontaciones en la carretera

Situándonos en un nivel más leve de agresión, aludimos a un estudio empírico realizado por Sarkar y colaboradores en 2000, al que ya hemos hecho referencia en otro momento, permitió a estos autores establecer cinco categorías diferentes de conducta agresiva, cada una de las cuales incluía una serie de actuaciones características y específicas:

(1) "Conducción agresiva 1": que incluye el exceso de velocidad acompañada por algún otro tipo de acto o conducta agresiva, como:

- cambios inseguros de carril
- adelantamientos inseguros

(2) "Conducción agresiva 2": conductas que se dan en circunstancias de mayor congestión y densidad del tráfico por lo que es menos probable que incluyan exceso de velocidad:

- Zigzagueos (serpentear)
- Cruzarse

<sup>(10)</sup> Psicólogo de la Universidad de California en Irvine, especialista en Ecología Social.

(3) "Conducción agresiva 3"

- "pisar los talones"

(4) "Exceso de velocidad"

(5) "*Road rage*"

- "hacer carreras"
- "juguetear"
- "hacer de especialista de moto"
- "intentar causar un accidente"
- "alcances de otros"
- "saltarse los semáforos en rojo"
- "golpear"
- "huir"
- realizar persecuciones o amenazas verbales a otros conductores
- gestos o lenguaje grosero
- hacer ráfagas con las luces
- frenadas bruscas
- impedir que otros adelanten
- amenazar a otros con un arma (cuchillo, pistola, lanzamiento de objetos, etc.)
- golpear a otros vehículos con el propio vehículo
- perseguir a alguien e intentar sacar a otro de la carretera

La diferencia entre "conducta agresiva" y "*road rage*", a la que hemos de volver más tarde, en este contexto parece clara: la existencia o no de delito. Pero entonces, los tres primeros grupos de agresividad serían diferenciales frente al de "*road rage*", que inicialmente podríamos definir como "una conducción agresiva delictiva". A qué responde entonces considerar como una categoría diferente e independiente el "Exceso de velocidad", de las categorías de conducción agresiva 1, 2 y 3 y la "*road rage*". Surge así la controversia y el debate, ya que algunos autores consideran que si un conductor excede la velocidad pero no hay otros conductores en su trayectoria, entonces la conducta no puede considerarse como una "desconsideración hacia otros conductores".

Por otra parte, otros autores consideran que alguien que excede la velocidad es desconsiderado ya que, incluso aunque el tráfico sea mínimo, está exponiendo al peligro a otros usuarios de la vía y, por esta razón, está siendo desconsiderado con ellos.

James y Nahl (2000), desde su perspectiva emocional, proponen la consideración de la conducta agresiva como una conducción que se realiza bajo la influencia de una alteración de la emoción, lo que da lugar a una conducta que impone a los demás el nivel de riesgo dispuesto a asumir para uno mismo. Inmersas en esta perspectiva establecerían tres categorías de perturbación en las emociones que llevarían a diferentes tipos de infracciones.

#### Categoría 1: Impaciencia y falta de atención

- Saltarse los semáforos en rojo
- Acelerar con el semáforo en ámbar
- Saltarse los stops
- Cruzarse en los giros o pisar la doble línea
- Bloquear las intersecciones
- No ceder el paso
- Cambios inapropiados de carril o zigzagueos
- Conducir de 10 a 20 km por hora por encima del límite de velocidad
- No mantener la distancia de seguridad
- No señalizar cuando así se requiere
- Frenar o acelerar de forma errática
- Tomarse demasiado tiempo

#### Categoría 2: Lucha por el poder

- Bloquear el cambio de carril, negándose a moverse
- Cerrar un hueco para impedir la entrada
- Amenazar o insultar gritando, haciendo gestos, tocando el claxon de modo repetido
- “Pisar los talones” para castigar o coaccionar
- Cercar para tomar represalias
- Frenar repentinamente para tomar represalias

#### Categoría 3: Riesgo y “road rage”

- Perseguir en duelo
- Conducir bajo la influencia del alcohol
- Apuntar o disparar con un arma
- Asaltar con el coche o apalear con un objeto
- Conducir a velocidades muy elevadas

#### 4.2.5 La frecuencia y aceptación social

Algunas conductas de conducción agresiva pueden ocurrir de forma tan cotidiana que llegan a ser popularmente aceptadas por la población conductora. Por ejemplo, muchos conductores no hacen el stop completo. Muchos conductores reivindicarían que la conducta es aceptable porque al parecer todos lo hacen. Sin embargo, el hecho de que una conducta sea amplia y habitualmente realizada no quiere decir que la conducta sea menos deliberada o intencional. A decir verdad, la mayoría de los conductores que llevan a cabo esta conducta son conscientes de que hacer un stop completo es inconveniente (ya que incrementa su tiempo de viaje) (Tasca, 2000).

CONDUCCIÓN AGRESIVA	NHTSA, 1996	Goehring, 1998	Compton, 1998	Lajunen et al., 1999	Tasca, 2000	Sarkar et al., 2000	Steel Alliance Canada Safety Council, 2000	Egido, Alonso y Esteban, 2002	Secura Forum y Responsible Young Drivers, 2000	
Pisar los talones y/o no mantener la distancia de seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	9
Gesticular de forma grosera, ofensiva, obscena y maleducada	X	X	X	X	X		X	X	X	8
Exceder los límites de velocidad	X	X	X		X	X	X	X		7
Hacer luces, ráfagas/destellos	X		X	X	X		X	X	X	7
<i>Uso incorrecto de las luces (conducir con las largas, antinieblas, intermitentes, ...)</i>								X		
Zigzaguear	X	X			X	X	X	X	X	7
Gritar, chillar, insultar, abuso amenaza verbal	X	X	X		X	X		X		6
Realizar adelantamientos inapropiados, innecesarios e improcedentes	X				X	X	X	X		5
Adelantar por el arcén					X		X	X		
<i>Adelantar/circular por el carril bus</i>							X	X		
<i>Adelantar por la derecha</i>	X									
Cambiar de forma inapropiada e imprudente de carril frecuentemente: sin necesidad, sin señalizar	X				X	X	X		X	5
Cruzarse por delante de un vehículo, obstruyéndole deliberadamente el paso			X		X	X			X	4
Saltarse un semáforo en rojo	X		X		X		X			4
Saltarse un stop o no ceder la preferencia de paso	X				X		X			3
Tocar el claxon excesiva e innecesariamente	X				X			X		3
Circular por el carril izquierdo sin apartarse o impedir el adelantamiento (acelerando)					X			X	X	3
Acelerar con el semáforo ámbar	X						X			2
Colarse en atascos y caravanas								X	X	2
Estacionar en doble fila								X	X	2
Conducción arriesgada en intersecciones	X								X	2
No facilitar la incorporación o cambio de carril de otros usuarios					X					1
Realizar giros prohibidos	X									1
Esperar hasta el último momento para "preparar" una irrupción o abandono de la vía							X			1
Mirar desafiante para mostrar desaprobación					X					1
Estacionar en doble fila								X		
Cruzarse ante otro vehículo para impedir que aparque en una plaza que se disponía a ocupar							X			1
Provocar maniobras peligrosas								X		1
Hablar por teléfono mientras se conduce								X		1
Conducir en malas condiciones psicofísicas								X		1

### 4.3 Diferenciación entre conducción agresiva y “road rage”

*«(...) se define la “road rage” como un incidente en el que “un conductor o pasajero intencionalmente lesiona o mata a otro conductor, pasajero o peatón, pretende o amenaza hacerlo”. (...) “road rage” y “conducción agresiva” no son sinónimos. “Road rage” es la irritación que tiene como resultado violencia o amenaza de violencia en la carretera. La conducción agresiva no llega al nivel de conducta criminal. La conducción agresiva incluye (...) conductas potencialmente peligrosas que no son conductas criminales. En este sentido, los incidentes de “road rage” pueden diferenciarse de otros incidentes por su intencionalidad y naturaleza criminal. Son crímenes graves que ocurren en el contexto vial.» (Rathbone y Huckabee, 1999)*

El término “road rage”, que podemos traducir por “la Violencia de la Carretera” o “la Violencia Vial”, pese a que mantenemos el término sajón, ha atraído la atención pública de tal forma, en el ámbito americano especialmente, que se ha visto incluido en el vocabulario común.

Hasta ahora hemos destacado en algunos momentos cierta diferenciación entre la conducción agresiva y la “road rage”. Apuntábamos una diferenciación relativa a la delictividad de la acción cuando hemos hecho referencia a la “road rage” como una categoría incluida en la conducción agresiva. Sin embargo, estas diferencias no son las únicas que se establecen en una revisión de la literatura científica relacionada con el tema, ni la única cuestión planteada respecto a estos dos fenómenos. Veamos algunas consideraciones al respecto con el fin de esclarecer una conceptualización diferencial precisa.

#### 4.3.1 Un sentido amplio vs. un sentido estricto

Hasta el momento hemos tratado diferentes aspectos relacionados con la conceptualización de la conducción agresiva y de la agresividad en la conducción, haciendo referencia inevitable e ineludiblemente en determinados momentos a la “road rage”. Nos disponemos ahora a realizar el proceso inverso (tratar diferentes aspectos relacionados con la conceptualización de la “road rage”), pudiendo observar el mismo fenómeno, una referencia inevitable e

ineludible al fenómeno de la agresividad en la conducción y la conducción agresiva. En definitiva vamos a poder observar la intimidad que existe entre ambos conceptos, incluso llegándose a producir un amplio solapamiento en muchas de sus conductas características, cuando no se utilizan como sinónimos, o al menos de forma intercambiable.

Ejemplo de ello podría ser el análisis que en enero de 1990 realizó la *Automobile Association*, con el propósito de determinar con mayor exactitud la magnitud del problema de la “road rage”. Este estudio determinó que casi el 90% de los conductores habían experimentado incidentes del tipo “road rage” durante los últimos 12 meses, admitiendo un 60% de los encuestados “perder los nervios tras el volante”. La forma más común de “road rage” fue el “pisar los talones” (62%), seguido de “hacer ráfagas con las luces” (59%), gestos obscenos (48%), impedir el paso de forma deliberada a otros vehículos (21%) y abuso verbal (16%) (Joint, 1990). ¿No son estas algunas conductas específicas de la conducción agresiva?

De forma similar, Joint (1995) se refiere a la “road rage” en un sentido amplio como cualquier muestra de agresión por parte de un conductor, aunque también sugiere que el término se utiliza a menudo para hacer referencia a las acciones más extremas de agresión.

En la misma línea, Conell y Joint, (1996) señalan que el término “road rage” puede utilizarse para hacer referencia a cualquier tipo de ataque en la carretera, incluyendo cualquier manifestación de agresividad por parte del conductor, hasta el homicidio.

Lajunen y Parker (2001), también apuntan que el término puede ser utilizado para referirse a diversas conductas, desde los incidentes específicos de ataques y enfrentamiento en la carretera (o, indudablemente, asesinatos) a cualquier manifestación de agresión de un conductor.

#### **Esta postura, ¿no supone incluir la conducción agresiva, dentro del término amplio de la “road rage”?**

Barry Elliot, un investigador australiano en el ámbito de la seguridad, al que hemos hecho alusión con anterioridad, a partir de su revisión sobre la literatura de investigación en el ámbito de la conducción agresiva, y con el objetivo de establecer una definición de la “road rage”, sugirió un rango de alguna forma



reducido de conductas de conducción agresiva como aquellas centradas en hacer daño, amenazar o molestar deliberadamente a otro conductor. Estas conductas serían (Elliot, 1999):

1. Tocar el claxon
2. Hacer luces
3. Gesticular
4. Abuso verbal
5. Pisar los talones
6. Frenar o reducir la velocidad de modo repentino
7. Obstrucción del paso de forma deliberada
8. Cruzarse o desviarse bruscamente delante
9. Perseguir a un vehículo
10. Obligar a un vehículo a salirse de la carretera
11. Obligar a un vehículo a hacerse a un lado
12. Chocar con otro coche
13. Amenazar a otro conductor
14. Hacer daño a un vehículo de modo intencional
15. Atacar físicamente a un conductor

**De nuevo, ¿no son algunas de estas conductas características de la conducción agresiva?**

**¿Y, no es el mismo caso que la definición de James?**

Como señala Goehring (1998), James, describe tres tipos de "road rage":

- "Road rage" verbal que incluye gritos, gestos, tocar el claxon e insultar.
- "Road rage" silencioso, implica quejas, prisas, resistencia y competencia.
- "Road rage" épico cuando un conductor se cruza, obstruye (bloquea), persigue, lucha y dispara.

James, establece estos tres tipos de "road rage", tras el análisis de los datos de un cuestionario autoevaluativo de las tendencias de conducción agresiva y que ha de utilizarse para establecer los componentes de ésta. De acuerdo con la forma en que están organizados y puntuados los items, según James, podemos identificar los elementos específicos que constituyen conducción agresiva. Los siguientes 20 items están ordenados a lo largo de un continuo graduado de

hostilidad experimentada por los conductores, comenzando con formas relativamente suaves de agresividad (paso 1) y avanzando hasta la forma última de violencia (paso 20). (Situándose la mayoría de los conductores en el paso 13.)

1. Maldecir mentalmente a otros conductores.
2. Denigrar verbalmente a otros conductores ante un pasajero en tu vehículo.
3. Cerrar para impedir que alguien entre en tu carril porque estás frustrado.
4. Mirar de forma provocativa a otro conductor para mostrar tu desaprobación.
5. Circular a una velocidad excesiva para adelantar a otro coche o dar un giro en señal de protesta.
6. Impedir a otro conductor que nos adelante.
7. Pisar los talones al coche precedente, presionando a un conductor para que acelere o se aparte del trayecto.
8. Fantasear violencia física contra otro conductor.
9. Tocar el claxon o gritar a alguien a través de la ventanilla para indicar disgusto.
10. Hacer un gesto obsceno abiertamente a otro conductor.
11. Utilizar tu coche para tomar represalias haciendo repentinamente maniobras amenazantes.
12. Perseguir a otro vehículo a la caza a causa de una provocación o insulto.
13. Salir del coche y discutir verbalmente en una calle o en un aparcamiento.
14. Llevar un arma en el coche para el caso en que decidas utilizarla en un incidente de conducción.
15. Chocar o aprisionar deliberadamente a otro coche en un enfado.
16. Intentar correr tras otro coche por la carretera para castigar al conductor.
17. Salir del coche y golpear o apalear a otro como resultado de un altercado vial.
18. Intentar correr tras alguien cuyas acciones te han enojado.
19. Disparar a otro coche.
20. Matar a alguien.

La frecuencia de estos ítems, da lugar a que James divida la agresividad en 5 zonas de agresividad.

1. La zona poco amistosa: ítems 1 a 3 (actos verbales y mentales faltos de amabilidad hacia otros conductores).
2. La zona hostil: ítems 4 a 7 (comunicación abierta del disgusto o el resentimiento con el deseo de castigar).
3. La zona violenta: ítems 8 a 11 (llevar a cabo un acto de hostilidad, en la fantasía o en acto).
4. La zona de caos menor: ítems 12 a 16 ("*road rage*" épica contenida dentro de los límites personales de uno mismo).
5. La zona de caos mayor: ítems 17 a 20 ("*road rage*" épica sin contener, materia de sucesos periódicos).

A nuestro entender el obvio solapamiento que se desprende de los ejemplos con los que hemos ilustrado este primer punto diferencial entre la conducta agresiva y la "*road rage*", surge del sentido con el que se toman los términos. En ocasiones se toma el término "*road rage*" en sentido amplio recogiendo el resto de "conductas agresivas" en su definición. También hemos observado el caso contrario, en el que la referencia a la conducta agresiva adquiere un sentido amplio e incluye comportamientos extremos (como veremos a continuación), que en ocasiones responderían a conductas específicas de la "*road rage*" (según algunos autores).

Comentábamos por ello, como la categorización de la conducta agresiva nos permitía remarcar la difusa línea divisoria entre ambos conceptos. Se consideraba entonces una utilización del término "*road rage*" en sentido estricto como una categoría diferencial de conducta agresiva. Premisa que se relaciona con la argumentación que tratamos a continuación.

#### 4.3.2 La "*road rage*" como forma extrema de agresión, ¿una cuestión de grado?

Joint, abriéndonos el camino hacia la diferenciación gradual, y desde el planteamiento anterior establece:

*«"Road rage" es un término que... en el amplio sentido de la palabra hace referencia a cualquier manifestación de agresión por parte de un conductor. Sin*

*embargo, el término suele utilizarse para hacer referencia a la forma más extrema de actos de agresión, tales como el ataque físico, que ocurre como resultado directo de un desacuerdo entre conductores.» (Joint, 1990)*

Ellison-Porter et al. (1997), como señalan Sarkar y colaboradores en una alusión directa a la diferenciación de los términos, apuntan que "conducción agresiva es cualquier conducta de conducción provocada por la frustración y/o enfado que pone en peligro a otros, física o psicológicamente; mientras que "road rage" hace referencia a los casos más extremos y psicopatológicos de conducción agresiva incluyendo el intento de homicidio" (Sarkar, Martineau, Emami, Khatib y Wallace, 2000).

Esta perspectiva, común entre diversos autores que considera la "road rage" como la "forma más extrema de agresión", encuentra su máximo exponente en

ROAD RAGE	Novaco, 1991	Joint, 1990	James y Nahal (1998)	Elliot, 1999	Sarkar et al, 2000	British Automobile Association	
Gesticular de forma grosera, obscena y maleducada		X	X	X	X	X	5
Gritar, chillar, insultar, abuso amenaza verbal		X	X	X	X	X	5
Ataque físico	X		X	X	X	X	5
Pisar los talones y/o no mantener la distancia de seguridad		X	X	X		X	4
Cruzarse por delante de un vehículo, obstruyéndole deliberadamente el paso			X	X	X	X	4
Hacer luces, ráfagas/destellos		X		X	X	X	4
Uso incorrecto de las luces (conducir con las luces largas, antinieblas, intermitentes, ...)				X	X	X	4
Golpear con el propio vehículo. Utilizar el vehículo como arma	X		X	X	X		4
Frenar o reducir la velocidad de forma brusca y repentina			X	X	X		3
Realizar persecuciones			X	X	X		3
Exceder los límites de velocidad		X	X				2
Tocar el claxon excesiva e innecesariamente			X	X			2
Obligar a un vehículo a salirse de la carretera			X	X			2
Amenazar con un arma			X		X		2
Disparar	X		X				2
Intentar provocar un accidente			X		X		2
Realizar alcances			X		X		2
Realizar giros prohibidos			X				1
Cambiar de forma inapropiada e imprudente de carril, frecuente e innecesariamente		X					1
Circular por el carril izquierdo sin apartarse o impedir el adelantamiento (acelerando)					X		1
Saltarse un semáforo en rojo					X		1
Acelerar con el semáforo ámbar		X					1
Mirar desafiante para mostrar desaprobación			X				1
Provocar maniobras peligrosas			X				1
Hacer carreras y competiciones conduciendo					X		1
Juguetear					X		1
Hacer de especialista					X		1
Huir tras una colisión					X		1
Matar			X				1

autores como Ellison-Porter y colaboradores o Neremberg, que hablan de la "road rage" como una psicopatología, y como un desorden, respectivamente. Así, Arnold Neremberg, psicólogo californiano, afirma que la "road rage" constituye una condición psicológica para la que existe un nuevo diagnóstico denominado "desorden de la road rage". En este sentido, define la "road rage" como "una reacción del conductor que se enoja con otro conductor; esa ira se expresa abiertamente y se comunica a otro". Añadiría que la "road rage" es extremadamente peligrosa debido tanto a la expresión individual como a la potencial represalia. Neremberg también considera una conexión familiar con el desorden, en el sentido de que un niño que crece con alguien que demuestra "road rage" crea una predisposición a desarrollar después las mismas conductas (citado en Goehring, 1998).

Neremberg describe 4 principales situaciones de tráfico que detonan la "road rage":

1. Sentimiento de ser puesto en peligro, como al ser cerrado o cruzado por otro conductor.
2. Ver impedida la trayectoria de uno por otros conductores que circulan más lentamente.
3. Observar que otros infringen las reglas de la carretera.
4. Sentimiento de necesidad de venganza.

Para Neremberg, el desorden existe cuando alguien dispara con un arma, utiliza el coche como un arma, blande un arma contra otro conductor o le acecha. Conductas en el tráfico como cruzarse por delante de otros conductores, cerrarse frenando violentamente para sorprender al que adelanta, realizar gestos y gritos obscenos, tocar el claxon y "hacer luces" de forma repetida sólo se consideran patologías psicológicas cuando se exhiben dos veces durante el período de un año (Goehring, 1998). ¿Tendría esto último alguna relación con la "prevalencia" como característica diferencial? Volveremos a ello.

Tomemos como ejemplo de esa "agresividad extrema" acepciones de la "road rage" como la de Novaco, quien defiende la existencia de 6 formas predominantes de conducta agresiva en las carreteras (citado en Thompson, 1990):

1. Tiroteos u otros ataques con proyectiles entre los conductores de la autopista. Los tiroteos en las autopistas americanas son recogidos ampliamente por los medios de comunicación, (aunque no sea el caso de nuestro ámbito geográfico, al menos con la frecuencia y grado con la que ocurre en el espacio americano).
2. Utilización del vehículo como un arma de ataque. Aunque existe muy poca investigación científica sobre la utilización del vehículo para atacar o asesinar, en algunos casos jurídicos estos ataques han sido condenados sobre las bases de que el automóvil constituye un "arma mortal" cuando se utiliza en un contexto de ataque.
3. Enfrentamientos fuera del vehículo, junto a la vía, pero iniciados durante la conducción.
4. Ataques procedentes de no conductores.
5. Conducir disparando (generalmente asociado con pandillas de matones).
6. Accidentes con vehículos suicidas / asesinos que generalmente implican premeditación y no suelen suceder en condiciones de alta congestión del tráfico.

Tras esta referencia, cualquiera puede apreciar taxativamente que se trata de una forma extrema de agresión. Si esto es así, sin lugar a dudas, tenemos la obligación de no esperar a que se produzcan estos episodios para determinar si la conducción agresiva está aumentando y hacer algo al respecto.

A nuestro entender, plantearíamos: "si hablamos de formas extremas de agresión, no se inferiría una cuestión de grado en relación con la conducta agresiva. ¿Podríamos entonces establecer un continuo en el que en un extremo estaría la "road rage" y en el otro extremo la "mala conducción", incluyendo entre ambos la conducción agresiva, la conducción arriesgada, ... como formas leves de agresión en la conducción?"

Nuestra hipótesis de un continuo, estaría apoyada por la afirmación de Tasca de que las muestras de fastidio u hostilidad no tienen la intención de hacer daño físico a otros usuarios pero probablemente intimidan, irritan, enfadan o provocan .... Se trataba de conductas "susceptibles de provocar en otros una conducción agresiva". Hablaba Tasca (2000) de conductas como: "hacer luces", "tocar el claxon de forma mantenida", "deslumbrar a otro conductor para mostrar

desaprobación”, gritar” o “gesticular”. De igual forma, la “conducción agresiva” por parte de un conductor puede convertirse en “*road rage*” por parte de su víctima. Es decir la “conducción agresiva” puede dar como resultado el enfado y represalias por parte de la víctima, lo que hace que se convierta en “*road rage*” (Sarkar, Martineau, Emami, Khatib y Wallace, 2000).

#### 4.3.3 La intencionalidad conductual

Son muchos los investigadores que consideran el intento de causar daño como un aspecto importante en la definición de “conducción agresiva” (Monash University, 1997). En este mismo sentido, Shinar (1998) considera la “conducción agresiva” como infringir intencionalmente los derechos de los otros. El componente intencional de esta definición constituye la clave para considerar una conducta como “conducción agresiva”. De este modo, un conductor que cambia de carril sin darse cuenta de que otro conductor se dirige al mismo carril, puede cruzarse de forma no intencional, lo que no se considerará “conducción agresiva”.

Probablemente el conductor en este caso no estaba atento y se disculpará por haber realizado esta conducta. Sin embargo, una persona que conduce de forma agresiva no siente ninguna necesidad de disculparse porque intencionalmente está ignorando los derechos de los demás usuarios de la vía. Asimismo, si la víctima del escenario que acabamos de plantear se percató de que la conducta no era intencional, probablemente no tome represalias contra el conductor distraído. Una de las peores consecuencias de la conducción agresiva es que puede ocasionar que el conductor hacia el que se dirige la acción llegue a enfadarse y tomar represalias, un estado que, según la intencionalidad y el hecho de que se dirige a una persona determinada, constituye “*road rage*” (Sarkar, Martineau, Emami, Khatib y Wallace, 2000).

Así pues, en principio la dicotomía diferencial entre la conducción agresiva y la “*road rage*” referente a la intencionalidad radicaría en que en el primer caso se tiene la intencionalidad de infringir los derechos de los otros usuarios de la vía (desconsideración hacia los otros), mientras que en el segundo caso, la intencionalidad se dirige a hacer daño físico o psicológico a una persona concreta, a un conductor o usuario concreto de la vía.

En el mismo sentido, y sobre la base de la intencionalidad Hennessy (2000) establece tres tipos de conducta agresiva: las conductas intencionales de hacer daño físico y/o psicológico, conductas de no hacer daño intencionalmente y “*road rage*”. Según este autor establecer esta categorización posibilita avanzar un poco más en la búsqueda de un concepto más preciso de conducción agresiva, al diferenciar entre:

1. Conductas que se dirigen a hacer daño física o psicológicamente a otro usuario de la vía (por ejemplo: tocar el claxon de forma continuada y repetida, gritar, etc.), conductas que en opinión de diferentes autores pueden considerarse como hostiles, amenazadoras, perjudiciales, mal educadas, antisociales, etc.
2. Conductas asertivas, como exceso de velocidad, zigzaguear, etc., que si bien no pretenden hacer daño físico o psicológico, se relacionan con la presión del tiempo y con las conductas orientadas al ego. Este tipo de conductas agresivas suele considerarse y, por tanto, confundirse con acciones asertivas, lo que limita enormemente la comprensión del enlace potencial entre verdadera agresión y las infracciones y colisiones en la investigación realizada a través de encuestas. Un ejemplo de lo que acabamos de decir lo encontramos cuando hablamos de “inversionistas agresivos” o “esquiadores agresivos”. En este uso nos referimos a algo como activo, asertivo y, en los casos más extremos, quizá como voraz sin connotación alguna de agresión en el sentido hostil o perjudicial. Además, en este sentido, las acciones no son transitivas, es decir, no hay víctima u objeto. Hemos de decir que este solapamiento existente entre conducta agresiva-conducta asertiva no se limita únicamente a la investigación en el ámbito de la conducción, sino que también es común en la investigación sobre personalidad que describe la asertividad extravertida como “agresiva” cuando no existe intento real de hacer daño;
3. Conductas de conducción violenta (por ejemplo: peleas, enfrentamientos, etc.) que se dirigen a hacer daño físico o psicológico y al mismo tiempo a generar un sentimiento de poder, de control y gratificación por el daño a otros. Generalmente este tipo de conductas se incluyen dentro de lo que se conoce como “lunático” o “*road rage*”.

A nuestro entender, si la intencionalidad ha sido utilizada como un criterio para discriminar si una conducta responde a una conducción agresiva o no, no lo ha conseguido. Tampoco discrimina taxativamente entre una conducción agresiva y la “road rage”, ya que, existiría un cierto tipo de conducción agresiva que aún siendo deliberada y voluntaria, no pretende causar daño físico y/o psicológico, aunque si manifiesta una desconsideración hacia la seguridad y bienestar de otros usuarios. Así pues no es la intencionalidad de la conducta el elemento discriminativo sino la intencionalidad de hacer daño frente a la intencionalidad de ganar tiempo, ...

*«Una conducta de conducción es agresiva si es deliberada de modo que incrementa el riesgo de accidente, además, está motivada por la impaciencia, el mal humor, hostilidad y/o intento de ganar tiempo (van Winkle, 2000) o incluso por una conducción alocada (DRB, 2000) o por “los propios demonios”.» (Loner, 2000)*

#### 4.3.4 Connotaciones terminológicas

Son numerosos los ejemplos en la literatura que plantean la connotación emotiva conferida al término “road rage”, muy en parte debido al tratamiento sensacionalista de los medios de comunicación o por la tendencia de estos a publicar casi única y exclusivamente noticias “sensacionalistas” en sí mismas.

*«(...) un conductor de Washington frustrado porque un vehículo circulaba lento, se acercó a dicho vehículo cuando el semáforo estaba en rojo y disparó, matando a un pasajero.» (Fraser, 1997)*

*«(...) tras “hacer luces” y “cruzarse” de forma recíproca, un par de conductores abandonaron la carretera para resolver su disputa. El resultado fue que un conductor mató a otro.» (Hennessy y Wesenthal, 1999)*

Al respecto, Ward et al. (1998), hacen referencia a la cuestión derivada de la “regularidad alarmante” con la que aparece en los medios de comunicación británicos este tipo de sucesos, lo que daría lugar a la percepción de niveles elevados e inquietantes de conducción agresiva (*Lex Report on Motoring*, 1996; *Sample Survey Limited*, 1996). Pero, por otra parte, estos autores consideran que en otras ocasiones se cuestiona si la “road rage” existe realmente como un fenómeno diferencial o si el término debiese sustituirse a favor de algo menos emotivo, por ejemplo: agresión del conductor (Ward et al., 1998).

#### 4.3.5 Desencadenantes

La línea entre “conducción agresiva” y “road rage” todavía se torna más borrosa con la definición de Mizell, que considera la conducción agresiva como

*«(...) un incidente en el que el enfado o la impaciencia del conductor o pasajero lesiona o mata de modo intencional a otro conductor, pasajero o peatón o intenta hacer daño o matar a otro conductor, pasajero o peatón en respuesta a una disputa en el tráfico, un altercado o un agravio.» (Mizell y co., 1997)*

¿No está aludiendo Mizell a un factor determinante restrictivo al referir como la causa de la lesión o muerte, una disputa altercado o agravio en el ámbito del tráfico?

Parker, Lajunen y Summala, (2002) definen la “road rage” como aquellos incidentes en los que conductores llegan a enfurecerse por la conducta de otro usuario de la vía, explotando su “ira”, tras lo cual se produce una escena peligrosa. ¿No se referiría también aquí un factor determinante restrictivo al establecer como la causa de la explosión de ira de un conductor, la conducta de otro usuario de la vía?

Una definición ya comentada, la que apunta Joint, también ilustra la delimitación del desencadenante, al considerar que los incidentes de la “road rage” “... ocurren como resultado directo de un desacuerdo entre conductores” (Joint, 1990).

**A través de estos ejemplos ¿podríamos determinar que frente a los determinantes de una conducta agresiva, más difusos y menos personalizados, el gatillo de una explosión de “road rage” se debe siempre a un desencadenante inherente a la propia situación de tráfico y se personaliza en otro conductor con el que se produce un desacuerdo, disputa, altercado o agravio?**

#### 4.3.6 El objeto de agresión

Hemos de considerar, por una parte, que la conducción agresiva no se dirige a una persona en concreto sino a los otros conductores en general (la víctima u objeto no se personaliza), incluyendo conductas “impersonales” como zigzaguear y cruzarse, adelantar por el arcén, no mantener la distancia de seguridad, etc. Así mientras que la conducción agresiva se dirige hacia los otros conductores en general; la “road rage” se dirige hacia un conductor o usuario específico. Un matiz

diferencial obvio entre la "conducción agresiva" y la "road rage" residiría entonces en el objeto de agresión.

Lo esencial es que la "road rage" se asocia con un estado de enfado u hostilidad dirigida hacia un conductor determinado, lo que no necesariamente ocurre en el caso de la "conducción agresiva"; esta última se describiría más bien en términos de conducción intencionalmente desconsiderada hacia otros conductores, es decir, negligente. Desde esta misma óptica, Tasca (2000) tras revisar las definiciones sobre la conducción agresiva, señala que éstas tienden a excluir los cambios violentos que derivan de las discusiones de tráfico donde el propósito es hacer daño a otro usuario (es decir, la "road rage").

Pero nada tan ilustrativo como la siguiente proposición de Sarkar y sus colaboradores:

*«(...) cruzarse con un conductor determinado o tomar represalias contra alguien que se ha cruzado o le sigue sin mantener la distancia de seguridad, frenar de modo brusco como represalia contra alguien que nos "pisa los talones", hacer carreras con un vehículo concreto en la carretera, lanzar objetos a un vehículo concreto en la carretera, amenazar a un conductor determinado, atacar a un conductor concreto, utilizar el propio vehículo como un arma contra un conductor específico, amenazar verbalmente a un conductor determinado, etc., serían ejemplos de casos de "road rage". Por otra parte, conductas como zigzaguar de modo frecuente tanto cuando hay tráfico como cuando no lo hay, cruzarse, pisar los talones, frenar de modo brusco delante de otro vehículo, etc., como una forma o modelo general de conducta se considera "conducción agresiva".»*  
(Sarkar, Martineau, Emami, Khatib y Wallace, 2000)

#### 4.3.7 Prevalencia

En alusión a buscar una conceptualización clara y precisa de la "road rage", Elliot (1999) señala que algunas de las conductas que han sido definidas como "road rage" son tan comunes y cotidianas que casi se consideran normales. Si retomamos las características que menciona Elliot en su definición de la "road rage", (por otra parte, vigorosamente solapadas con las propias de una conducción agresiva), podríamos afirmar que este fenómeno es endémico, ya que existe una amplia evidencia de que las acciones definidas como "road rage" ocurren todos los días en nuestras redes viales, como indican la totalidad de

cuestionarios británicos, americanos y australianos. Sin embargo, añadirá Elliot que, por el contrario si definimos "road rage" como asalto, ataque, entonces es un fenómeno "raro".

En este sentido, Lonerer afirma: conforme disponemos de más datos, parece que la prevalencia de las diferentes conductas de conducción agresiva son inversamente proporcionales a su severidad. Por ejemplo, existe obviamente mucho más conducción "pisando los talones" y gestos de enfado que ataque u homicidio en nuestras carreteras.

*«Conducir un 20 o 30% por encima de los límites de velocidad establecidos no tiene mucha relación con el uso de armas de fuego con fines mortales en la carretera.» (Lonerer, 2000)*

#### 4.3.8 La circularidad del fenómeno de la "road rage"

No es ésta tanto una peculiaridad diferencial sino más bien una característica común que cobra sentido bajo nuestra hipótesis de un continuo entre la mala conducción, la conducción agresiva y la "road rage". Nos referimos al hecho de que, al igual que decíamos una conducción agresiva podía provocar una conducción agresiva, lo que denominábamos entonces "bucle de bidireccionalidad", o incluso una conducta más extrema de "road rage" como respuesta reactiva, en algunas ocasiones, el conductor ofendido (víctima o agredido) de un episodio de "road rage" también puede desear afirmar su dominancia. Así, tal circunstancia le llevaría a emitir una nueva respuesta de "road rage", con justificaciones tales como "darle una lección".

Los gestos y las maniobras agresivas pueden volverse insultos y discursos degenerados para, en algunos casos, llegar incluso a salir del vehículo y atacar físicamente al adversario y/o al vehículo de éste. Apunta Joint al respecto:

*«Podemos pensar en un paralelismo entre esta escena que podemos imaginarnos perfectamente y el modo en que un animal que se defiende perseguirá al que ataca su territorio. Sin embargo, la diferencia entre ambas situaciones es que la conducta en cuestión en el caso de los conductores es potencialmente fatal.»*  
(Joint, 1995)

#### 4.3.9 Connotaciones delictivas: delito de tráfico vs. delito criminal

Ya en 1998, en vista de que los términos "conducción agresiva" y "road rage" se

utilizaban de forma intercambiable, la NHTSA (*National Highway Traffic Safety Administration*) decidió establecer dos categorías diferentes basándose en la definición de los mismos, aunque ha habido poco consenso al respecto, la "conducción agresiva" se considera un delito de tráfico y la "road rage" (que se describe como los casos más extremos de conducción agresiva) se considera un delito criminal (NHTSA, 1998).

Recordemos que la NHTSA define la "road rage" como un "ataque con un vehículo a motor o con otra arma peligrosa por parte del que conduce o pasajero(s) del vehículo a motor hacía el que conduce o pasajero(s) de otro vehículo o vehículos a motor precipitado por un incidente que ocurrió en la carretera".

En la misma línea, Tasca (2000), establece que la "road rage" debe considerarse una conducta criminal que puede orientarse de forma más adecuada desde la legislación criminal existente, en lugar de a través de las leyes del tráfico y los programas de seguridad vial. Diferenciación que queda bien establecida por Hohn (2001), al señalar que aunque los términos "conducción agresiva" y "road rage" se utilizan siempre de forma intercambiable no son lo mismo, y afirma que la diferencia fundamental radica en la categoría delictiva:

1. La "conducción agresiva": es un delito de tráfico o combinación de infracciones como "no mantener la distancia de seguridad", "realizar cambios imprudentes de carril", "exceder la velocidad", "no señalar las intenciones de cambiar de carril" y otras formas de conducción negligente o desconsiderada. El "gatillo" para el conductor agresivo es generalmente la congestión del tráfico junto con un horario que casi es imposible de cumplir. Como resultado, el conductor agresivo generalmente comete múltiples infracciones con el propósito de ganar tiempo. Desdichadamente, esas acciones ponen al resto de los usuarios en situaciones de riesgo. Por ejemplo, un conductor agresivo que recurre a utilizar el arcén de una carretera para adelantar puede asustar (alarmar) a otros conductores y provocar que lleven a cabo una acción evasiva cuyo resultado es más riesgo e incluso un accidente. Mientras tanto, el conductor agresivo continúa su trayectoria, quizá inconsciente de lo que ha causado. Accidentes en las horas punta frecuentemente causados por conductores agresivos, son la principal contribución a la congestión y un 10% de esos accidentes en las horas punta contribuyen a un segundo accidente (Hohn, 2001).

2. La "road rage" es un delito criminal. Tiene lugar cuando un incidente de tráfico va más allá y llega a una situación mucho más seria. Por ejemplo, un incidente de conducción agresiva que supone una sobre-reacción y toma de represalias con algún tipo de violencia. Estos actos violentos pueden oscilar desde un enfrentamiento físico hasta un ataque con el vehículo o con un arma. El incidente que causa que la persona llegue a enfadarse puede haber sido algo muy simple e incluso trivial. Algunos incidentes, como hemos comentado repetidas veces, por su naturaleza, son actos intencionales, tales como cuando un conductor cambia de carril en carril con el propósito de adelantar a otros vehículos. Pero otros pueden haber sido cometidos sin intención, como cuando un conductor sale de modo brusco de una carretera sin señalar de modo apropiado su intención.

Elliot (1999) plantea una problemática inherente a esta consideración ilustrando el caso de Canadá y EE.UU., pero que claramente podemos trasladar a nuestro ámbito europeo. Este autor definió el ataque o asalto como contacto físico, opuesto a una amenaza, lo que quizá refleja las diferencias en la definición legal de ataque en general entre diferentes jurisdicciones. En Canadá, por ejemplo, algunas formas de amenaza, incluso sin contacto real, pueden considerarse ataque, lo que evidentemente complica la diferenciación entre "conducción agresiva" y "road rage".

Ello le lleva a concluir a este autor que evidentemente, el hecho de que existan diferencias principales en las conductas generales, en las conductas específicas de conducción, en las expectativas y en los criterios para categorizar desde el ámbito legal conductas imprudentes en diferentes culturas, constituye una de las razones de la enorme variación en la consideración de "conducción agresiva" desde formas más leves a las más severas.

*«Es necesario definir tanto la "conducción agresiva" como la "road rage" en términos operacionales de modo que pueda utilizarse para propósitos tanto prácticos como legales.» (Tasca, 2000)*

Habría que añadir aquí, que desde esta perspectiva:

*«(...) el estado de la mente del que comete la acción en el momento del delito constituye el factor esencial para considerar la acusación criminal.» (Ellison-Porter, Bell, Paul y Deffenbacher, 1997)*

#### 4.3.10 Objeto de intervención psicológica vs. intervención judicial

*«Tanto la “conducción agresiva” como la “road rage” son delitos. La diferencia entre ellos radica en que el primero constituye un delito de tráfico, mientras que el segundo es un delito criminal, una conducta criminal que puede tratarse de forma más adecuada a través de las leyes penales existentes mejor que a través de las leyes del tráfico y los programas de seguridad vial.» (Tasca, 2000)*

Comentábamos que podían existir dos posibles líneas de intervención, que respondía, en parte al carácter delictivo diferencial de la “road rage” frente a la conducción agresiva:

1. Intervención que requiere programas específicos para delincuentes (delito criminal y por tanto ámbito criminal).
2. Programas fundamentalmente “psicológicos” formativos (estrategias de afrontamiento...) y/o de modificar actitudes, comportamientos, etc., relacionados con la conducción agresiva habitual (delito de tráfico).

Consideramos entonces, en vistas a desarrollar programas de intervención desde el ámbito psicológico de nuestro interés, atañe centrarnos en las formas más leves de agresividad en la conducción, que en condiciones frustrantes producen el enojo de los conductores (recordemos que las conducciones extremas de agresión de “road rage”) deben intervenir desde el ámbito criminal.

En defensa de un interés por las formas leves de agresión del conductor formularíamos las siguientes razones:

1. Las acciones de agresión extrema (“road rage”), tienen una rara ocurrencia, si consideramos el número de personas que a diario viajan en automóvil,
2. Las formas leves de agresión del conductor, aunque inicialmente pueden tener consecuencias poco severas para la mayoría de los conductores, tienen el valor potencial de escalar y convertirse en formas más graves de agresión (persecuciones, enfrentamientos e incluso homicidio).
3. Las formas leves de agresión pueden llegar a intensificarse. En este sentido, se ha demostrado que aquellos conductores que llevan a cabo una forma leve de agresión, frecuentemente llevan a cabo formas más graves de agresión (Hennesy, 1995; Novaco, 1991) cuando otros conductores son percibidos como fuente de frustración (Gulian et al., 1989a).

4. La venganza de la conducción en forma de agresión recíproca del conductor expresa una forma especial de escalada potencial (Gibson y Wiesenthal, 1996) desde las formas leves de “conducción agresiva” hasta formas más graves o “road rage”.

Las formas más leves de agresión del conductor, como tocar el claxon, gritar a otros conductores, pisar los talones de forma intencionada, “hacer luces” a otros conductores, etc., ocurren frecuentemente en condiciones frustrantes, de modo que provocan la ira de los conductores (Ellison et al., 1995; Hennesy, 1998; Hennesy y Wiessenthal, 1997; Kenrick y Mcfarlane, 1986), convirtiéndose en fuentes potenciales de formas más graves de “conducción agresiva” (Novaco, 1991). En definitiva, no podremos ignorar como fuentes potenciales del peligro físico y psicológico en la situación de la conducción conductas de agresión tan leve como “la consideración de la velocidad implicada en la conducción, el tamaño y poder destructivo del automóvil y otras expresiones leves de agresión” (Hennesy y Wiessenthal, 1999).



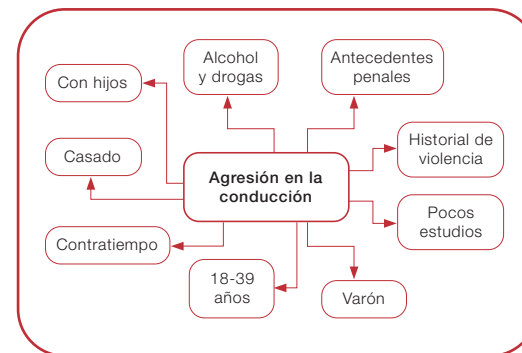
**5. CARACTERÍSTICAS Y PERFIL  
DEL CONDUCTOR AGRESIVO**

A lo largo de la literatura encontramos diferentes posturas cuando se trata de dibujar un perfil prototipo del conductor agresivo. Algunos autores aventuran un perfil preciso, mientras que otros determinan que no existe tal prototipo.

*«Podríamos afirmar que no existe un perfil único del denominado “conductor agresivo”. Aunque la mayoría de perpetradores tienen entre 18 y 26 años, podemos encontrar cientos de casos en los que el perpetrador tiene entre 26 y 50 años, y casos, aunque en menor número, el conductor agresivo tenía entre 50 y 75 años.» (Mizell y Company, 1997)*

### El perfil del conductor peligroso

La literatura científica frente a la controversia a la hora de establecer un prototipo de conductor agresivo, establece un perfil preciso del conductor



peligroso unánimemente aceptado, entre cuyas tendencias estaría la agresión en la conducción.

El conductor peligroso sería aquel individuo que manifiesta tendencias antisociales y violentas, desajustado e

incontrolado en sus comportamientos, con un escaso nivel de eficacia y de control personal, y que, en consecuencia, es incapaz de reaccionar adecuadamente frente al estrés emocional intenso. Estas personas buscan encontrar formas alternativas, pero inadecuadas, de responder a sus sentimientos hostiles subyacentes, recurriendo al alcohol o al automóvil, con la expectativa de reducir su ansiedad, intentando incrementar así su sentimiento de eficacia y su superioridad frente a los demás. Todo ello les lleva a aumentar su nivel habitual de agresividad, dando lugar a estilos de conducción violenta, competitiva, arriesgada, temeraria, que busca sensaciones nuevas e intensas y que por tanto les convierte en individuos de alto riesgo.

El que no exista un prototipo de conductor agresivo, al menos de forma clara y unánime, radica en el hecho de que cientos de conductores agresivos que han

provocado y cometido actos de violencia extrema, son varones y mujeres con éxito, sin historias delictivas conocidas, ni abuso de alcohol y drogas. Cuando los medios entrevistan a amigos y vecinos de estos sujetos oímos cosas como "es un hombre maravilloso", "un padre estupendo" o "debe haber sido provocado". Así, hoy en día el agresivo podría ser varón (como generalmente es el caso), o mujer, joven (generalmente) o adulto, con educación o sin educación, rico o pobre, blanco o negro, hispano o asiático, católico, judío, musulmán, budista o de cualquier otra religión.

En la misma línea, según el *Iowa Institute of Transportation*, las personas que manifiestan conductas agresivas abarcan todas las edades, razas, género y estatus socioeconómico. Incluso las personas de "carácter pacífico" pueden explotar mientras están al volante. Estas personas sólo se transforman cuando están en la carretera. Sin embargo, las personas que son de forma característica cínicas, rudas, coléricas o agresivas habitualmente son más propensos a manifestar su ira. Estas personas son violentas en casa, en el trabajo y en la carretera.

### Los famosos no son inmunes

En California, el ganador de un oscar Jack Nicholson creía que el conductor de un Mercedes-Benz le había cerrado en el tráfico. El actor de 57 años asió un palo de golf, salió de su automóvil en un semáforo rojo, y reiteradamente golpeó el parabrisas y el techo del Mercedes.

Pese a la existencia de estos argumentos en pro de que no existe un perfil único se pueden destacar algunas características más o menos comunes. Johnson, por ejemplo, señala:

*«(...) aunque los expertos dicen que no existe un perfil diferente, los que cometen actos de conducción agresiva, “generalmente se encuentran en la década de los 20 años, no son ricos ni con un nivel educativo elevado. La mayoría son varones (...).» (Johnson, 1997)*

Una investigación más reciente de este mismo autor (Johnson, 1999), establece el perfil del conductor agresivo de la ciudad de Washington:

- Varones (62%)
- De 18 a 39 años (64%)
- Casados (56%)

- Con hijos (53%)
- Con pocos estudios (80%)
- Media de ingresos (\$ 54.300)

Así, como cabe esperar, la mayoría de conductores agresivos son relativamente jóvenes, varones de escasa educación, con antecedentes penales, historias de violencia, y problemas con el alcohol y las drogas. Muchos de estos sujetos han padecido recientemente un contratiempo emocional o profesional, como la pérdida del empleo o una pérdida sentimental, han atravesado un divorcio, o han sufrido un incidente o accidente. No es inusual que amigos y parientes describan a estos individuos como "raros", "estrambóticos" o "solitarios".

Un estudio de la AAA Foundation for Traffic Safety encontró, en la misma línea que aunque "la conducción agresiva ocurre en todos los segmentos de la sociedad", la mayor parte de los que llevan a cabo tales conductas tienen edades comprendidas entre los 18 y 26 años, la mayoría son varones (exactamente el 4% son mujeres) y muchos tienen antecedentes penales, historial de violencia y problemas con las drogas y el alcohol.

De acuerdo con el estudio europeo arriba citado, el 50% de automovilistas menores de 24 años se siente a veces "muy molesto" con los demás conductores, mientras que entre los mayores de 65 años, el porcentaje baja hasta el 30%. Asimismo la mitad de los entrevistados en el segmento de edad de 35 a 44 años, reconocen haber manifestado algún tipo de conducta agresiva siendo el 50% de los que lo reconocen hombres y el 41% mujeres.

En España, según este mismo estudio, y desglosando los distintos indicadores socio-demográficos, se observa que los hombres admiten en mayor medida que las mujeres tanto haberse sentido enojados por el comportamiento de otros conductores (75% frente a 69%) como haber padecido alguna conducta agresiva por parte de otros (41% frente a 37%).

En el estudio llevado a cabo por Alonso et al. (2002), se confirmaron, para nuestro ámbito geográfico, lo que podríamos considerar las dos características más prototípicas del conductor agresivo: "la juventud y la varonía", o como los autores señalan "una creencia clara general en afirmar que son los hombres más que las mujeres los que tienen una mayor agresividad en la conducción (...), existe una creencia si cabe aún mayor a considerar a los jóvenes mayormente

que a las personas mayores como los que tienen una mayor agresividad en la conducción".

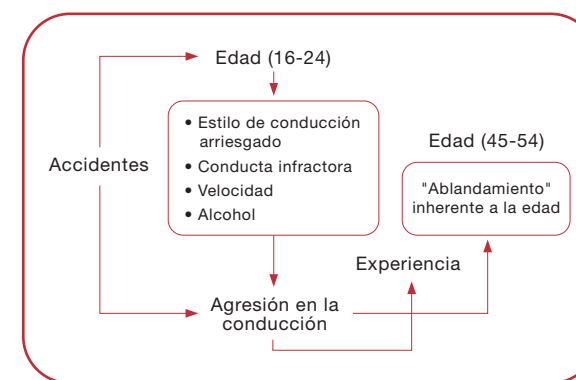
## 5.1 La edad del conductor agresivo

De acuerdo con Anne McCartt,

«(...) la conducción agresiva supone un problema para los adolescentes.»

(citado en Goehrin, 2000)

Esta autora encontró, tras el análisis del cuestionario administrado en su investigación, que el 24% de las personas de edades comprendidas entre 16 y 24



años dicen que algunas ocasiones o la mayoría de las veces conducen de modo agresivo, en comparación con el 11% de respondientes de edades comprendidas entre los 45 y 54 años. En comparación con conductores de mayor edad, los

conductores más jóvenes reconocen realizar cambios imprudentes de carril, "pisar los talones", hacer gestos y hacer luces. También es más probable que los jóvenes conductores lleven a cabo conductas agresivas en la carretera cuando están de mal humor, encolerizados con otro conductor o circulan con prisa (Goehring, 2000).

Existen algunos modelos interesantes respecto a la forma de reaccionar con relación a la edad. En este sentido, es menos probable que los conductores de mayor edad reaccionen a la hostilidad directa o a la conducción desconsiderada e impaciente de otros conductores. Esto enlaza con un "ablandamiento individual" inherente a la edad que lleva a una menor tendencia a exigir los derechos.

Probablemente la explicación de esta sobre-representación de los jóvenes en la conducción agresiva proceda de hallazgos más generales en la literatura que indican una mayor responsabilidad en los accidentes por parte de los jóvenes

conductores (ver Elander et al., 1993; Parker et al., 1995; Summala, 1987). Existe evidencia procedente de estudios observacionales de que los conductores jóvenes tienen un estilo de conducción más arriesgado que los conductores de mayor edad. Por ejemplo, conducen más rápido, mantienen menores distancias de seguridad con los vehículos que les preceden y es más probable que ignoren los semáforos (que los conductores de mayor edad) (ver Summala, 1987). Además, la conducta infractora parece estar fuertemente relacionada con el hecho de ser joven (Aberg y Rimmo, 1998; Blockley y Hartley, 1995; Lawton et al., 1997; Reason et al., 1990). También es factible entonces que los conductores más jóvenes sean más propensos a irritarse con otros conductores y a reaccionar de modo más violento que los conductores de mayor edad (Lajunen y Parker, 2001).

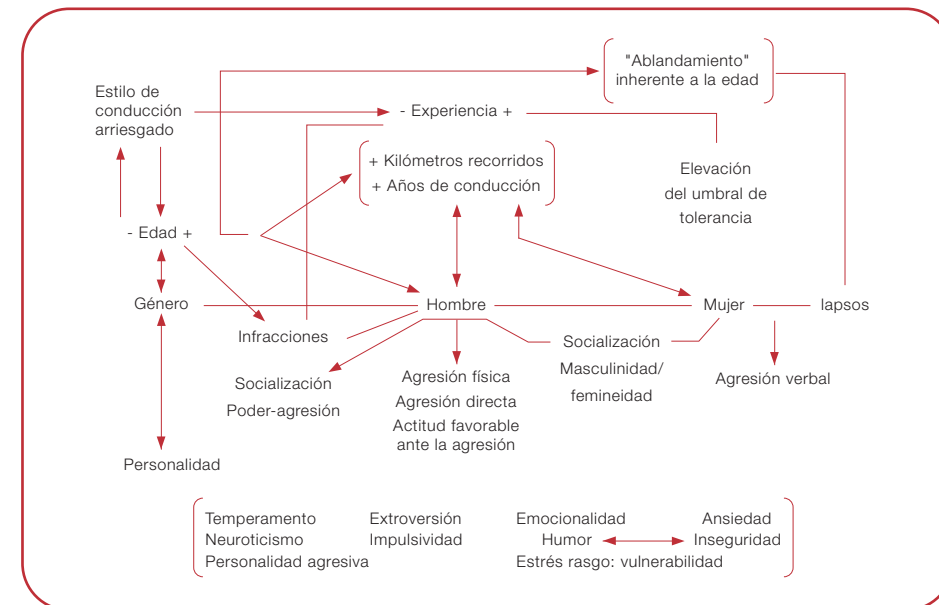
Lajunen y colaboradores (1998), respecto a las tres fuentes del tráfico susceptibles de provocar la irritabilidad en los conductores, a saber la conducción arriesgada, la hostilidad directa y la interrupción del curso de la trayectoria, también encontraron algunas relaciones con la edad que merecen ser mencionadas. Por ejemplo, los tres factores correlacionan de forma negativa con la edad, lo que significa que los conductores más jóvenes tienden a mostrar niveles más altos de los tres tipos de cólera en las carreteras. El número de km recorridos se relaciona de forma negativa únicamente y sólo de forma débil con el factor de "conducción arriesgada".

Ya que podemos ofrecer datos específicos de nuestro ámbito geográfico, ¿a qué conclusiones llegan Alonso et al. (2002) en cuanto a la edad de los conductores agresivos? Respecto de la importancia de la agresividad en la conducción los autores afirman (sin ser significativas las diferencias) que ésta se incrementa con la edad (desde los 14 años a los 39) aunque sufre un descenso en los grupos de 40 años que se recupera en el grupo de más de 41 años. Respecto a la frecuencia de ocurrencia la gente de 23 a 29 los que más seguidos de los 18 a 22 y de 14-17, y el resto muestra una tendencia contraria a la vista anteriormente. Respecto a la influencia en los accidentes, curiosamente, los autores no encontraron patrones de relación de esta última con las otras dos anteriormente mencionadas. Los que más la valoraron fueron el grupo de 23 a 39, seguidos de 14-17, 40-49 y los que la valoraron en menor medida fueron los de 18-22 y 50-54. Respecto a si se ha incrementado la agresividad en la conducción, la tendencia que sigue esta variable es más parecida a la

percepción de la importancia que a la percepción de frecuencia de ocurrencia. Además se constató que a menor edad menor percepción de incremento, siendo el grupo de 30-39 años el que más valora este incremento.

## 5.2 La experiencia en la conducción

Además de la edad, la experiencia de la conducción podría influir en la probabilidad de llevar a cabo una conducta agresiva en el tráfico. La cantidad de kms recorridos y los años de conducción, se relacionan evidentemente con la edad del conductor, de modo que lo hace más experimentado. De este modo, puede esperarse que los conductores de mayor edad sean menos proclives a delinquir y actuar de modo agresivo, que los conductores jóvenes y sin experiencia.



De modo alternativo, sin tener en cuenta la edad, la experiencia en la conducción y la exposición relacionada con las condiciones frustrantes del tráfico y el menosprecio de otros conductores podría realmente disminuir la probabilidad de que un conductor llegue a enojarse en el tráfico. La frustración generada por la congestión del tráfico podría disminuir realmente con el tiempo conforme los conductores aprenden a afrontar la congestión cambiando el estilo de

conducción y planificando y reservando más tiempo para el trayecto (ver Lajunen et al., *in press*). De forma similar, los conductores que recorren muchos km anuales probablemente experimenten más situaciones conflictivas que los que no conducen con tanta frecuencia. Puede entonces suponerse que la frecuente exposición a los conflictos podría elevar el umbral del conductor para llegar al enfado y le enseña a afrontar la frustración (Lajunen y Parker, 2001).

### **La conducción defensiva como parte del problema**

La filosofía de la conducción defensiva defendida por los agentes de seguridad y que se enseña en las escuelas de conducción puede contribuir a la conducción agresiva en lugar de ayudar a solucionar el problema. La razón es que la conducción defensiva no se enseña como una filosofía cooperativa y de apoyo. Simplemente se dice que debemos esperar lo peor de todo el mundo y evitar los problemas. Los conductores agresivos que “se previenen” contra otros conductores, siempre se ven a sí mismos como conductores defensivos, pero en realidad, se han convertido en conductores ofensivos.

## **5.3 Sexo y género**

*«(...) los hombres cometen infracciones de tráfico más peligrosas y se comportan de forma más agresiva en las carreteras que las mujeres.» (Aberg y Rimmo, 1998; Blockley y Hartley, 1995; Lawton et al., 1997; Reason et al., 1990)*

*«Los varones conductores reconocen conducir de modo más agresivo que las mujeres.» (Goehring, 2000)*

Sin embargo, como ocurre con otras características que podrían conformar un perfil distintivo del conductor agresivo, la investigación no siempre ha encontrado diferencias significativas respecto al género. De hecho, de acuerdo con la literatura sobre agresión, el rol de género en la conducta agresiva y la ira es un tema muy complejo que no siempre significa que no existan esas diferencias de género. No obstante, incluso cuando no se hallan diferencias significativas en las puntuaciones, la estructura de la agresión

puede ser diferente para varones y para mujeres. Por ejemplo, se ha encontrado que los varones aprueban las creencias instrumentales sobre la agresión en mayor medida que las mujeres; mientras que las mujeres aprueban los pensamientos expresivos más que los hombres (Archer y Haigh, 1999).

Debido a esto último, Lajunen y Parker (2001) en el estudio llevado a cabo en relación con la conducción agresiva, construyeron modelos de agresión independientes para hombres y mujeres.

La diferencia más notable entre los modelos construidos para hombres y mujeres fue que entre los hombres, la edad de los encuestados se relacionaba con la conducta agresiva provocada por la hostilidad directa, por un impedimento para proseguir el curso de la trayectoria y por una conducción arriesgada de los otros conductores (recordemos las tres escalas contempladas en el DAS en su versión británica); mientras que entre las mujeres, la edad se relacionó únicamente con la agresión provocada por la hostilidad directa.

Estos resultados van en línea de hallazgos anteriores acerca del mayor riesgo de accidente y estilos de conducta desviada asociados con ser joven y varón (ver Erlander et al., 1993; Parker et al., 1995; Summala, 1987). De acuerdo con los modelos construidos en el análisis de Lajunen y Parker, la edad parece llevar a una disminución tanto de la cantidad de enojo e ira sentido en el tráfico como en la gravedad de las reacciones agresivas entre los hombres.

Una segunda diferencia interesante entre los modelos para mujeres y hombres conductores se sitúa en el rol de la exposición a las condiciones de tráfico, es decir, los km anuales recorridos. Entre las mujeres, el número de km anuales recorridos se relaciona de forma negativa con la cantidad de ira experimentada cuando se presencia la conducción arriesgada. También el mayor número de km anuales recorridos se relacionó de forma negativa con el grado de respuesta agresiva en el caso de hostilidad directa. La cantidad de km recorridos anualmente no parecía relacionarse con la ira o la agresión evocada por la obstaculización para avanzar. Entre los varones conductores, el número de km recorridos anualmente no se relacionó con la cantidad de ira del conductor o con la agresión en ningún caso. Estas diferencias enfatizan el significado diferente de la exposición al tráfico para hombres y para mujeres. Las mujeres con gran

cantidad de km recorridos anualmente y expuestas con frecuencia a situaciones frustrantes parecen encolerizarse menos cuando observan en otros una conducción arriesgada y se comportan de modo menos agresivo cuando otro conductor es hostil.

Es posible que las mujeres con mayor cantidad de km. recorridos anualmente encuentren la conducción arriesgada y la hostilidad en las carreteras con tanta frecuencia que no se lo toman como un insulto personal al que deberán reaccionar. La ausencia de relación entre km recorridos anualmente y agresión entre los hombres podría indicar que los varones conductores pueden fijarse más en ellos mismos como conductores que las mujeres. Entre los hombres, la mayor exposición al tráfico (mayor número de km recorridos anualmente) no parece cambiar este punto de vista (Lajunen y Parker, 2001).

Otra diferencia notable, registrada en el mismo estudio, hace referencia a la agresión verbal que parece tener un rol más importante entre las mujeres conductoras que entre los hombres. Esto podría indicar que la agresión verbal y el ser discutiendo se generalizan también a la conducción.

Sorprendentemente, no se encuentran diferencias existentes en la agresión física entre hombres y mujeres. Podría esperarse que la agresión física tuviera una asociación más fuerte con la conducta agresiva del conductor entre los hombres que entre las mujeres<sup>(11)</sup>. Una explicación a esta similitud entre ambos sexos podría ser que incluso los encuestados más agresivos sólo reconocen cometer formas leves de conducta agresiva como tocar el claxon, hacer ráfagas de luces o hacer gestos con las manos, que son generalmente modos relativamente seguros de expresar la ira y no conducen a enfrentamiento físico (Lajunen y Parker, 2001).

Los estudios sobre diferencias de género en la conducta del tráfico generalmente

---

<sup>(11)</sup> Algunos estudios sobre agresión humana general muestran que los varones son más agresivos que las mujeres, y tienen más probabilidad de llevar a cabo agresión física abierta (para una revisión ver Berkowitz, 1993). Sin embargo, en una revisión meta-analítica, llevada a cabo por Eagly y Steffen (1986) encontraron que esta diferencia de sexo en la agresión no era consistente en todos los estudios que revisaron. Además, la magnitud de las diferencias de sexo se relaciona con las características de los estudios. Por ejemplo, encontraron que los varones eran más propensos a la agresión que produce dolor o lesión física que a la agresión que causa daño social o psicológico. Las mujeres están más interesadas en la consecuencia (daño al objetivo, culpa, peligro para uno mismo) que los varones. Otro estudio meta-analítico (Bettencourt y Miller, 1996) mostró que la provocación atenúa la diferencia entre sexos: las diferencias de género en las apreciaciones de intensidad de la provocación y el miedo a las represalias, median parcialmente el efecto atenuante de la provocación. En resumen, la relación entre género y agresividad parece ser muy compleja.

muestran que los varones están implicados con mayor frecuencia en accidentes y tienden a tener accidentes más graves que las mujeres (Evans, 1991). Por ejemplo, Maycock et al. (1991) encontraron que las mujeres de todas las edades tenían menos riesgo de tener un accidente que los hombres, y la diferencia fue mayor para los conductores jóvenes y sin experiencia. Estas diferencias en la propensión (tendencia) al accidente entre conductores varones y mujeres pueden deberse a diferentes estilos de conducción: es más probable que los varones se vean implicados en accidentes causados por una infracción, como el exceso de velocidad, la conducción bajo la influencia del alcohol y asumir riesgos innecesarios, que las mujeres (ver Storie, 1977). En varios estudios se ha encontrado que los varones comenten infracciones de tráfico peligrosas más frecuentemente que las mujeres (Aberg y Rimmo, 1998; Blockey y Hartley, 1995; Lawton et al., 1997; Reason et al., 1990).

En su estudio sobre diferentes tipos de infracciones de tráfico, Lawton et al. (1997) categorizaron las infracciones entre: a) aquellas cometidas al código de circulación y, b) las infracciones agresivas interpersonales. En esos estudios, únicamente se compara la frecuencia de puntuaciones para hombres y para mujeres. Sin embargo, debemos admitir, según Lajunen y Parker (2001) que el modo en que vive y expresa su ira finalmente un conductor también se relaciona con el género.

### 5.3.1 Género y estrés

Algunos estudios han correlacionado el género con otras variables asociadas a la conducción agresiva. Por ejemplo, el estrés estado del conductor en condiciones de elevada congestión. Sin embargo, varones y mujeres, de acuerdo con el estudio de Hennessy y Wiesenthal (1999), registraron niveles similares de estrés en condiciones de congestión. Sorprendentemente, tampoco se encontraron diferencias de género en la expresión de la agresión del conductor, si tenemos en cuenta que la investigación anterior generalmente ha identificado que los varones son más propensos a exhibir agresión directa y tienen actitudes más favorables hacia la agresión (Harris, 1995; Lindeman et al., 1997). Una posible explicación de la discrepancia puede ser que las mujeres participantes en este estudio representaban a una muestra joven. Así, Hauber (1980) identificó la edad como mejor predictor de la agresión del conductor que el género, donde se encontró que las mujeres

jóvenes registraban mayor agresión del conductor que los varones de mayor edad.

De forma alternativa, el automóvil proporciona a los conductores, tanto a las mujeres como a los hombres, como veremos más hacia adelante, un alto grado de anonimato y desindividualización (Novaco, 1991). Se ha encontrado que los conductores "desindividualizados" a través del uso de los cristales tintados exhiben altos niveles de conductas de conducción peligrosa, tales como acelerones tras el cambio de semáforo o no acatar las señales (Wiesenthal y Janovjak, 1992). Sin embargo,

*«(...) las diferencias de género en tendencias agresivas desaparecen bajo condiciones de desindividualización y anonimato.» (Lightdale y Prentice, 1994)*

### 5.3.2 Agresión, poder y género

En nuestra cultura, fuerza, poder y agresión están asociadas con masculinidad (Sandqvist, 1993). Sjöstrand (1987) hace esta asociación de un modo poético:

*«(...) el coche, el control del poder de la superficie de la tierra, este es el objeto que más ha visto incrementada su fuerza útil para el ser humano individual.» (Sandqvist, 1997)*

Los expertos en seguridad vial han advertido que los anuncios de publicidad siempre sugieren asociaciones entre masculinidad, poder del motor, agresividad y conducción veloz.

*“El simbolismo sexual que iguala al automóvil con lo masculino es bien conocido y frecuentemente utilizado en los anuncios y en la literatura sobre el automóvil. En este mundo muchos hablan de salvajes, animales indómitos, poder y precisión tecnológica que significa dominio invencible (...).» (Zuckermann, 1991)*

Por otra parte, la investigación deja bien establecido que los jóvenes varones están sobre-representados en los accidentes de tráfico y tienen una elevada tasa de víctimas (Björklid, 1987), dado que los jóvenes varones pueden conducir de modo agresivo para sentirse más masculinos, estos anuncios pueden suponer un serio problema (Sandqvist, 1997).

*«Los anuncios siempre sugieren asociaciones entre masculinidad y poder del motor, agresividad y conducción rápida. Teniendo en cuenta que la primera causa*

*de mortalidad en los jóvenes de 15 a 24 años es el accidente de tráfico, los anuncios que combinan juventud, agresividad, masculinidad y velocidad suponen un serio problema que indudablemente merece una especial preocupación.» (Lowenstein, 1997)*

Probablemente la publicidad no crea tal asociación, pero pone en marcha asociaciones inherentes a la realidad física de los coches en movimiento. En cualquier caso, la expresión de tales asociaciones en los anuncios no se opone a la expresión de agresividad a través de la conducción de vehículos. También existen informes introspectivos que corroboran la asociación entre conducción de un vehículo y masculinidad.

Los psicólogos han determinado que los jóvenes y los hombres manifiestan mayor agresión y dominio que las jóvenes féminas y las mujeres (Maccoby y Jacklin, 1974). Si los hombres son más agresivos por naturaleza, o porque se conforman a un rol de género socialmente determinado, no está claro. Incluso así, la ocasión para exhibir agresión mientras se conduce puede ser de una importancia especial para los hombres, o al menos para ciertos hombres. Tengamos también en cuenta que en relación con la agresión, así como en relación con otros rasgos o características, existen amplias variaciones entre las personas del mismo género (Sandqvist, 1997).

Para las mujeres la situación es diferente. Las mujeres no han sido socializadas para experimentar poder y agresión como aspectos legítimos de su identidad de género, pero, además, en ocasiones los evitan. Si una mujer asocia "poder" y "agresión" con los coches, ésta puede ser la razón de que sienta una fuerte falta de interés por cualquier otra cosa que tenga que ver con los coches. Por otra parte, las mujeres, al igual que los hombres, tienen sentimientos agresivos y para algunas mujeres, la socialización en la feminidad puede implicar la ausencia de expresión de agresividad. En tales casos, la oportunidad de exhibir agresividad y poder a través de la conducción (sin tener que admitir cualquier propósito agresivo) puede llegar a ser particularmente importante. En otras palabras, la asociación consciente o inconsciente entre coche y agresión puede hacer poco atractivo los coches para algunas mujeres y atractivos para otras (Sandqvist, 1997).

## 5.4 La personalidad del conductor

Un alegato común en los informes de los medios de comunicación sobre la "road rage" es que la personalidad de algunas personas cambia cuando están tras el volante. El normalmente razonable y apacible Dr. Jekyll se convierte en el violento y agresivo Mr. Hyde. Sin embargo, de acuerdo con la literatura de la agresión, la tendencia a agredir (rasgo o modelo de respuesta aprendida) es bastante estable, de modo que las características relacionadas con la conducta agresiva de una persona persisten a lo largo del tiempo y a través de situaciones (Baron y Richardson, 1994; Berkowitz, 1993; Séller et al., 1978).

De este modo, parece justificable reivindicar que las diferencias individuales en la propensión a la agresión se reflejen en la conducta del tráfico. Además, puede suponerse que una persona que generalmente lleva a cabo un tipo concreto de agresión (por ejemplo, verbal o física) también manifestará esa inclinación tras el volante. De forma similar, puede esperarse que una persona propensa a la ira se enfade fácilmente en el tráfico (Lajunen y Parker, 2001).

Edmunds y Kindrick (1980) identifican también otros rasgos de personalidad o variables que influyen en la agresividad, como son: el temperamento, la impulsividad, la extroversión, la emocionalidad, el neuroticismo y la ansiedad.

Por otra parte, existe una relación entre los rasgos de personalidad y la implicación en accidentes de tráfico. Esto significa que la tendencia a tener accidentes es mayor cuando ciertos rasgos de personalidad están presentes. Se ha demostrado que las personas con una personalidad agresiva se ven implicadas en más accidentes de tráfico que otras. Esto es debido a que la persona agresiva generalmente tiene menos respeto por los derechos y privilegios de los demás en situaciones de tráfico.

### La impulsividad

En su revisión de los estudios sobre los factores de personalidad y la

conducta de conducción, Beirness (1993) concluyó que las tendencias hostiles y agresivas pueden influir en la conducta de conducción de modo que incremente la probabilidad de verse implicado en un accidente. Además de la hostilidad y la agresión, la impulsividad podría relacionarse con la frecuencia y grado de reacciones agresivas en una situación de provocación (Lajunen y Parker, 2001).

Además de generar agresividad, la impulsividad podría estar relacionada con la disposición para reaccionar de modo agresivo en situaciones negativas en la carretera. Debido a que las situaciones cambian rápidamente en el tráfico, la expresión de ira, por ejemplo, tocando el claxon o haciendo flashes o ráfagas con las luces, puede necesitar algún grado de impulsividad (Lajunen y Parker, 2001).

La explicación hace referencia a que las personas impulsivas tienden a actuar en un momento determinado de modo imprevisto, sin considerar todos los aspectos de la situación y las posibles consecuencias de la conducta, lo que permite hipotetizar que las personas impulsivas son más propensas a interpretar la conducta de otros conductores como una provocación y responder de acuerdo con esta interpretación. Por ejemplo, una persona impulsiva percibe a los otros coches que van a altas velocidades como agresivos, y el ser adelantado por otro coche suele experimentarse como humillante.

### 5.4.1 Influencia del estrés

Uno de los trabajos de investigación pioneros en la esfera de la agresividad en la conducción, como ya hemos comentado, fue la corta monografía de Meyer Parry, publicada en los 60, con el título *Aggression On The Road*. Este autor ya entonces sugirió:

*«(...)el estrés exacerbado en la conducción actual hace que el rendimiento (eficiencia) psicológico del conductor sea un factor más importante que el rendimiento (eficiencia) mecánico del vehículo que él conduce.» (Parry, 1968)*

Los resultados de las investigaciones más actuales apoyan una interpretación interactiva del estrés del conductor, donde la interacción entre los elementos personales y situacionales determinan los niveles de estrés. Tal como se ha visto en investigaciones anteriores (Hennessy y Wiesenthal, 1997; Stokols et al., 1978),



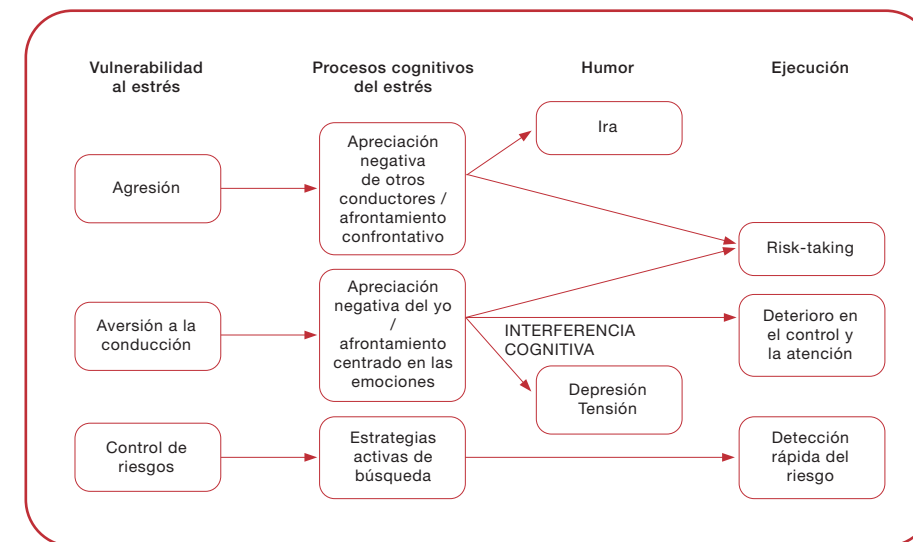
el estrés estado del conductor es mayor en condiciones de alta congestión. Sin embargo, el grado de reacción depende de una disposición (rasgo) a considerar la conducción como generalmente estresante. En ambas condiciones, condiciones de baja y alta congestión, el estrés estado del conductor se predijo por el nivel del "rasgo" de susceptibilidad al estrés del conductor, aunque mayor en las condiciones de elevada congestión. Hablamos del estrés estado, ocasionado por una situación en un momento específico, frente al estrés rasgo, o más precisamente, la tendencia o predisposición a estresarse ante situaciones diversas.

Esto sirve para incrementar la fiabilidad y validez del DBI-Gen como predictor del estrés "rasgo" del conductor. De acuerdo con Matthews et al. (1991), aquellos con el "rasgo" de vulnerabilidad al estrés del conductor es más probable que interpreten situaciones específicas de conducción como estresantes. El peligro se sitúa en el hecho de que cada evento de conducción estresante, probablemente apoya y refuerza (fortalece) el estrés "rasgo" del conductor, que de este modo incrementa la tendencia a considerar posteriores situaciones de conducción como estresantes. Estos autores tras revisar diversos estudios con el objetivo de identificar la vulnerabilidad del conductor ante el estrés, identificaron tres factores, la agresión, la aversión a la conducción y el control de imprevistos. Un modelo transaccional relaciona estos tres factores determinantes de la vulnerabilidad ante el estrés con sus efectos en el procesamiento cognitivo, el estado de humor y la conducta.

A fin de cuentas, para reducir el estrés del conductor, debe interrumpirse la naturaleza destructiva, circular y auto-satisfecha de la relación estado-rasgo. Quizá, la exposición reiterada a eventos "no estresantes" puedan reducir la tendencia "rasgo" a considerar otros posteriores como estresantes (Hennessy y Wiesenthal, 1999).

#### 5.4.2 El humor general y la inseguridad

Los expertos dicen que la conducción agresiva está detonada por variedad de estímulos. Algunos provocados por las acciones de otro conductor; otros por la congestión generada en el tráfico, pero, la mayoría están causados por el mal humor y las reacciones de los propios conductores cuando se



**Modelo transaccional del estrés rasgo del conductor y sus efectos en el procesamiento cognitivo, el estado del humor y la conducta (Matthews, Dorn, Hoyes, Davies, Glendon y Taylor, 1998).**

colocan detrás del volante (Iowa Department of Transportation).

En este sentido, el estudio de la AAA Foundation for Traffic Safety reveló que uno de los principales factores que influyen en la conducta del conductor

era el humor. Y el humor en concreto en relación con la seguridad/inseguridad del conductor. Por ejemplo, los conductores inseguros se ven afectados por el humor en mayor grado que los conductores seguros. Esto puede deberse al hecho de que, para muchos conductores inseguros, el acto de conducir un vehículo se relaciona con una actividad expresiva más que práctica. En cualquier caso, el estado de mal humor parece tener un efecto adverso en la conducta de la conducción y este efecto parecer ser más pronunciado entre los conductores inseguros (Joint, 1995).

Este mismo estudio también encontró que es más probable que los conductores inseguros se vean afectados por las acciones de otros usuarios de la carretera. Tal vez porque los conductores inseguros es probable que deseen terminar con lo que ellos denominan las acciones inapropiadas o estúpidas de otros usuarios de la vía. En consecuencia, el mal humor del conductor es más probable que se vea incrementado por las acciones de otro conductor.

## 5.5 ¿Es el conductor agresivo un conductor infractor?

*«(...) los conductores agresivos presentan un mayor registro de infracciones que los conductores bajo la influencia del alcohol.» (Cook, 1996)*

En principio, el que un conductor acumule numerosas infracciones de circulación no significa necesariamente que estemos ante un conductor agresivo. Un conductor puede exceder la velocidad establecida cuando no hay tráfico, sin causar problemas a los demás conductores. Por lo tanto si utilizamos un registro de infracciones tendremos que diferenciar entre infracciones agresivas e infracciones no agresivas.

Por ejemplo, estudios del grupo de investigación de Manchester centrados en la conducta del conductor durante la década de 1990, diferencian tres fases en la conducción (que ya hemos comentado en otro momento): la fase de adquisición de las habilidades del conductor; la fase de lectura de la carretera; y, la fase de expresión de las características psicológicas, actitudinales y motivacionales. Centrándose en esta última fase, es decir en el modo en que el conductor conduce su vehículo como expresión de sus características personales, y a partir de gran número de cuestionarios a escala nacional en Inglaterra, en los que se pedía a los conductores que indicaran cómo experimentaban ciertas maniobras de conducción (Reason et al., 1990; Meadows, 1994; Parker et al., 1995 a y b; Lawton et al., 1997 a y b); se identificaron tres tipos básicos de conductas en la conducción: lapsos, errores e infracciones (Stradling y Meadows, 2000). Una tipología tripartita básica ampliamente replicada por numerosos estudios en diversos países como Australia (Blockley y Hartley, 1995), Suecia (Aberg y Rimmo, 1998), Nueva Zelanda (Sulmann y Meadows, 2000), China (Xie et al., 2000) o Grecia (Kontogiannis et al., en prensa).

- Los lapsos potencialmente ponen en un aprieto (son embarazosos) y pueden ser fuente de inconvenientes (molestia, incomodidad) para el conductor, pero generalmente no son amenazadores. Se registran más en el caso de las mujeres que en el de los hombres. La edad también se asocia estadísticamente con los lapsos, existiendo una tendencia a registrarse más en el caso de los

conductores de mayor edad. Esto puede asociarse con el incremento de los problemas de atención dividida entre la población de mayor edad, especialmente el control del estado de los procesos cognitivos altamente automatizados (Aberg y Rimmo, 1998).

- Los errores constituyen un ejemplo del fracaso de una acción planificada, dirigida a lograr su consecuencia deseada (Reason et al., 1990), e incluyen fallos en la observación y juicios erróneos. Tanto los errores como los lapsos, tienen una débil asociación aunque estadísticamente significativa con la conducción previa a la obtención del carné de conducir (Meadows, 1994) y generalmente no tienen una relación sistemática con la edad o el sexo.
- Las infracciones (las conductas que generalmente figuran en informes legos de conducción agresiva), son definidas como desviaciones deliberadas e intencionadas de aquellas prácticas que se consideran necesarias para mantener la seguridad de un sistema potencialmente azaroso (Reason et al., 1990). Es ésta una acepción que se diferencia del uso norteamericano, donde las infracciones de tráfico de un conductor son simplemente la suma del número de ocasiones en las que ha sido arrestado por infringir las regulaciones de tráfico. Evidentemente, tenemos que tener en consideración que en diferentes países pueden existir algunas infracciones comunes, mientras que otras pueden suponer tan solo infracción de la regulación del tráfico en un país concreto; sin embargo, el grupo de Manchester para considerar infracción toma como punto de partida las acciones reconocidas generalmente como inseguras y arriesgadas, más que transgresiones del código legal (Stradling y Meadows, 2000).

En cualquier caso, los altos infractores se ven implicados en accidentes con mayor probabilidad. Además, las infracciones se registran con mayor frecuencia en caso de los conductores varones, conductores más jóvenes y conductores con muchos km recorridos. Sin embargo, el elemento diferenciador clave entre infracciones, errores y lapsos es que las infracciones, (y no errores ni lapsos), van asociados con la implicación en accidente (Stradling y Meadows, 2000). Típicamente, en los estudios del grupo de investigación de Manchester, aquellos conductores que puntúan elevado en infracciones, no aquellos que puntúan elevado en errores y lapsos, son los que tienen estadísticamente mayor probabilidad de haberse visto implicados en un accidente tanto en el pasado

(Parker et al., 1995b) como en el futuro (Parker et al., 1995c). Una cuestión que se aplica tanto a los accidentes activos –“choqué contra otro vehículo”, “choqué contra un obstáculo” o “perdí el control del vehículo y me salí de la carretera”...-, como a los accidentes pasivos –“fui golpeado por otro vehículo”... - (West, 1995).

#### **¿Qué sabemos de las características psicológicas de los altos infractores?**

La investigación es unánime cuando afirma que los conductores varones y los conductores jóvenes están sobre-representados en el grupo de altos infractores, lo que puede hipotetizarse como parte de la razón por la que los varones jóvenes están sobre-representados en las estadísticas de accidentes de tráfico (Stradling y Meadows, 2000). Sin embargo, debemos tener en cuenta que:

- No todos los altos infractores son jóvenes y varones (aproximadamente el 10% de las mujeres a partir de 35 años se incluyen en el grupo de altos infractores);
- No todos los conductores jóvenes varones son altos infractores (aproximadamente el 20% son bajos infractores).

Así pues, los materiales persuasivos dirigidos únicamente a los conductores varones jóvenes perderán algunos objetos de intervención y pueden provocar a otros que serían modelos de rol, no objetos de intervención.

Pero, ¿qué otras características poseen los altos infractores? Según una relación establecida por Stradling y Meadows, (2000), los altos infractores tienden a:

1. Ser jóvenes, varones y ser conductores con muchos km recorridos (Reason et al., 1990; Stradling et al., 1999).
2. Se consideran a sí mismos mejores conductores que los demás (Reason et al., 1990).
3. Sus intenciones manifiestas de exceder la velocidad en diferentes tipos de vías (calles residenciales, calles comerciales, un camino rural, calzada de dos carriles, autopista de tres carriles) son más firmes (Lawton et al., 1997c).

4. Sobrestiman a los otros conductores que exceden la velocidad, que conducen sin mantener la distancia de seguridad, etc. (Manstead et al., 1992).
5. Estiman como menos probables y menos graves, las posibles consecuencias adversas de sus acciones (por ejemplo, tener un accidente, ser detenido por la policía) (Parker et al., 1992 a y b).
6. Creen que es menos probable que sus otros significativos los desapruében (Parker et al., 1992a).
7. Piensan que a los otros conductores les molestará menos su mala conducta (Stradling et al., 1992).
8. Es más probable que experimenten afecto inmediato positivo (“un buen sentimiento”) mientras infringen.
9. Es menos probable que anticipen el sentimiento de remordimiento tras la conducta de infracción (Parker et al., 1995a).
10. Piensan que reprimirse de las conductas sería más difícil y de este modo que tienen menos control sobre su conducta (Parker et al., 1995a).
11. Muestran mayor irritabilidad externa (enfado dirigido hacia otros) (Lawton et al., 1997a).

Convencidos de que las infracciones constituyen una variable crucial, el grupo de la Universidad de Manchester amplió el número de ítems del DBQ (*Driver Behaviour Questionnaire*). En un estudio realizado por Lawton y colaboradores (Lawton et al., 1997a) en el que se utilizó la versión ampliada de la Violations Scale del DBQ, se diferenciaron dos tipos de infracciones:

1. las infracciones al código de circulación, tales como exceso de velocidad y saltarse los semáforos en rojo; y de forma más directa,
2. las infracciones interpersonalmente agresivas, tales como tocar el claxon o perseguir a otro conductor cuando se está irritado.

En un segundo estudio, estos mismos autores confirmaron esta distinción (infracciones al Código de Circulación e Infracciones interpersonalmente hostiles)

pero, además, dentro de las primeras (infracciones al Código de Circulación) diferenciaron entre:

1. Conductas de conducción motivadas por "obtener alguna ventaja" (por ejemplo, exceso de velocidad, adelantamientos, hacer carreras cuando el tráfico está fluido...).
2. Conductas de conducción motivadas por una necesidad de "no interrumpir el trayecto" (por ejemplo, saltarse los semáforos en rojo o forzar a otro conductor a salirse de una carretera secundaria).

INFRACCIONES		
Al Código de Circulación	Conductas motivadas por "obtener alguna ventaja"	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exceso de velocidad</li> <li>• Adelantamientos</li> <li>• Hacer "carreras" cuando el tráfico está fluido</li> </ul>
	Conductas motivadas por necesidad de "mantener el avance o progreso"	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saltarse los semáforos en rojo</li> <li>• Forzar a otro conductor a salirse de la carretera</li> </ul>
Interpersonalmente agresivas		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tocar el claxon</li> <li>• Perseguir a otro conductor cuando se está enfadado</li> </ul>

Items del DBQ en relación con infracciones al Código, infracciones agresivas y errores (Stradling y Meadows, 2000).

Conjunto global de items de a) infracciones al código de circulación, b) infracciones agresivas y c) errores del actual, ampliado y modificado DBQ, ordenados de forma descendente en función de la frecuencia con la que se comete cada grupo de items sobre una escala de 6 puntos desde "nunca" hasta casi siempre"...

a) Infracciones al código de circulación (High Code violations)

1. Sobrepassar el límite de velocidad en una autopista.
2. Sobrepassar el límite de velocidad en una carretera residencial.
3. Hacer carreras desde los semáforos con la intención de sobrepassar al conductor que está a nuestro lado (vecino).
4. Conducir extremadamente próximos al vehículo que nos precede para indicarle a su conductor que vaya más rápido o que abandone la trayectoria.

5. Sobrepassar un cruce sabiendo que los semáforos ya están en rojo.
6. Permanecer en un carril que sabemos que se cerrará delante hasta el último minuto antes de forzar nuestra trayectoria hacia otro carril.
7. Impacientamos con un conductor lento en un carril exterior y adelantarlo por el interior.
8. Conducir incluso aunque sospechemos que estamos por encima del límite legal de alcohol en sangre.

b) Infracciones agresivas (Aggressive Violations)

1. Llegar a enfadarse con cierto tipo de conductor e indicarle nuestra hostilidad del modo en que podamos.
2. Hacer sonar el claxon para indicar tu fastidio (molestia) a otro conductor.
3. Arrancar de un cruce de forma tan rápida que el conductor que va a ir hacia la derecha tenga que parar y nos deje salir.
4. Llegar a enfadarse con otro conductor y perseguirle

c) Errores (E)

1. Subestimar la velocidad de un vehículo que viene de frente cuando adelantamos.
2. Haciendo cola para girar a la izquierda en una carretera, prestas tal atención a la corriente del tráfico que casi chocas contra el vehículo de delante.
3. Fallas para comprobar tu espejo retrovisor antes de salir, cambiar de carril, etc.
4. Frenas demasiado rápido en una carretera resbaladiza o conduces de modo equivocado ante un patinazo.
5. Fallas ante las señales de parar o dar paso y por poco evitas chocar con otro en el tráfico.
6. Al girar hacia la izquierda casi golpeas a un ciclista que sale por tu interior.
7. Intentas adelantar a alguien al que no se lo has anunciado señalizando en un giro por la izquierda.

También es interesante advertir que los conductores que puntúan alto en infracciones al código de circulación, es más probable que se enojen cuando se les

impide avanzar. Pero aquellos que tienden a cometer infracciones más agresivas en un nivel interpersonal (actúan encolerizadamente, mostrando hostilidad o realizando persecuciones, sin detenerse en los cruces, mostrando desagrado, tocando el claxon) también mantienen niveles más altos en los tres tipos de ira en la carretera: cuando se les impide avanzar, cuando otros conducen de modo que compromete su seguridad y cuando otros hacen comentarios sobre la forma de conducción tocando el claxon, gritando o gesticulando, es decir muestran una hostilidad directa.

Dentro de la misma investigación realizada por Stradling y colaboradores, estos autores intentaron caracterizar las puntuaciones elevadas en infracciones, (tanto al Código de Circulación como en infracciones agresivas), en un amplio rango de variables demográficas y de variables asociadas al vehículo. Sin embargo, los perfiles de los que cometían los dos tipos de infracciones parecieron ser muy similares. Era más probable que los conductores más infractores de ambos tipos (infracciones al código de circulación e infracciones agresivas) fueran jóvenes, tuvieran menos experiencia en la conducción y fueran varones. Eran de clase social más alta y de mayores ingresos familiares. Era más probable que tuvieran su domicilio dentro de la ciudad (siendo las categorías ciudad, pueblo o suburbio) que fuera de la ciudad, tendían a conducir vehículos de mayor potencia, recorrer mayor número de km, conducir sus propios coches acompañados, y conducían como parte de su trabajo.

Así, tras numerosos análisis realizados:

*«No cabe la menor duda de que la conducta de conducción agresiva constituye un tipo de infracción (siguiendo la distinción entre infracciones agresivas e infracciones ordinarias) que, junto con los lapsos y errores constituyen conductas de riesgo para la conducción.» (Parker et al., 1995a)*

En definitiva, podemos decir que la conducta de conducción agresiva constituye una infracción.

#### **Perfil psicológico del conductor infractor que predice la implicación en accidentes tanto activos como pasivos: un modelo descriptivo**

La conducción segura requiere más que el manejo habilidoso del vehículo. Requiere inteligencia técnica para manejar el vehículo, inteligencia ambiental para leer la carretera, inteligencia social para leer las intenciones de los otros usuarios de la vía y autocontrol para reprimir aquellas tendencias expresivas que tienen como

resultado el hecho de cometer infracciones al código de circulación e infracciones agresivas.

Las investigaciones del grupo de la Universidad de Manchester, utilizando lo que han denominado una medida compuesta de infracciones, han desarrollado un perfil psicológico del conductor infractor y han demostrado que son "imanes" para los accidentes (Stradling, 1997), siendo más probable que se vean implicados en ambos tipos de accidentes, activos y pasivos. Más recientemente han demostrado que los infractores, especialmente aquellos que están cometiendo más infracciones agresivas, muestran niveles más elevados de irritación con otros usuarios de la vía. Muestran ciertas características demográficas y de uso del vehículo, y el perfil de edad y género para los dos tipos de infracciones varía de modo fascinante, de modo que se necesita más investigación para diseñar mejores remedios apropiados al objeto de intervención. Como intento para resumir la investigación más reciente sobre las características del conductor que predicen la elevada implicación en accidentes, plantean un modelo descriptivo (desde Lajunen, 1997; Meadows y Stradling, 2000; Stradling et al., 2000).

El modelo distingue una "ruta de infracción" y una "ruta de error" para verse implicado en un accidente. Estas dos rutas en combinación pueden tener consecuencias fatales. Generalmente, los factores periféricos influyen más que los factores proximales. Sin embargo, sería necesario un modelo totalmente especificado que incluyese la plétora de interacciones y un feedback de enlace, para comenzar a hacer justicia a la complejidad de la conducta humana en la carretera. Por ejemplo, la edad y el género han documentado claras diferencias en los factores de la ruta de infracción; la edad, el género y el resto de factores han documentado enlaces con la implicación en accidentes (por ejemplo, Beirness, 1993; Erlander et al., 1993; Jonah, 1997; Lajunen et al., 1998; Lawton et al., 1997b; Maycock et al., 1991; Parker et al., 1995 a y b).

El estilo de conducción de un conductor -y en concreto, su tendencia a cometer los tipos de conducta en la conducción etiquetada como infracciones al código de circulación e infracciones agresivas- se encuentran en el centro. Reduciendo el nivel de incursión en infracciones incrementaríamos los márgenes de seguridad y reduciríamos las posibilidades para que el error interpolado tenga consecuencias terminales.

**6. ¿CUÁLES SON LOS DETERMINANTES  
ASOCIADOS A LA AGRESIÓN  
EN LA CONDUCCIÓN?**

*«Carteles cinematográficos alusivos, consumo de alcohol o drogas, subculturas con tendencia a la violencia, la erosión de los valores de la comunidad, etc., pueden combinarse con el anonimato en las autopistas, la probabilidad de huida y llevar armas de fuego en los vehículos para eliminar las inhibiciones.» (Novaco, 1990)*

*«La violencia en las carreteras es un producto de controles sociales y controles personales debilitados, que pueden actuar con las circunstancias ambientales que inducen a la activación, tales como la congestión del tráfico, las presiones del trabajo o las tensiones familiares.» (Thompson, 1990)*

**Todo ello nos lleva a tratar de considerar detenidamente todos y cada uno de los elementos y mecanismos de interacción entre factores.**

Una de las situaciones sociales donde existen más agresiones es la conducción. Uno de cada cuatro conductores sufre de forma ocasional problemas emocionales en su automóvil; junto a ello, uno de cada cuatro puede considerarse peligroso por ser impulsivo, estar estresado, tener poca paciencia, competir contra sí mismo, contra el tiempo y contra los demás.

En principio podría pensarse que los propios vehículos son la causa directa de la aparición de tales conductas, cuando en realidad éstos no son más que el instrumento de su manifestación, sin embargo los comportamientos agresivos de los conductores tienen raíces mucho más profundas de lo que en principio pudiera pensarse. De hecho, son en buena medida la expresión de que vivimos en un ambiente especialmente propicio para generar agresividad.

En 1976 Naatanen y Summala sugirieron que la conducta violenta de los usuarios de las carreteras a menudo es el resultado de la frustración del conductor que se ve incapaz de avanzar en su camino debido a los impedimentos del tráfico, pero también sugirieron que este tipo de frustración podría ser provocada por una situación similar, que supusiera un obstáculo en el camino de uno, incluyendo cualquier tipo de transporte. Consideremos, por ejemplo, caminar con prisa a lo largo de un estrecho corredor sin ninguna posibilidad de adelantar a una persona voluminosa y corpulenta andando muy lentamente ante nosotros, daría esto lugar a la "agresividad en andar" ¿Es el contexto de la conducción realmente una situación única para dar rienda suelta a la conducta agresiva?

En 1968, Parry, investigador pionero en el área, estableció un punto de vista similar.

*«Cualquier persona que llega tarde a una cita, intenta andar rápidamente abriéndose paso entre la multitud de las calles de la ciudad, sin embargo, empujar enojadamente al prójimo, maldecirles o amenazarles con un ataque físico no mejorará su velocidad de avance, aunque esto es precisamente lo que numerosos conductores hacen en sus vehículos cuando el tiempo les apremia.» (Parry, 1968)*

Esa comparación de los escenarios de andar y conducir puede dar lugar a numerosas cuestiones, entre ellas podríamos plantearnos: ¿es el contexto de la conducción más proclive a dar rienda suelta a la agresión?, lo que nos llevaría a establecer ¿cuáles son esas variables situacionales?, o también ¿es la experiencia de la emoción agresiva más proclive a transformarse en una conducta violenta en el ambiente de la conducción?, que traduciríamos en ¿cuáles son esas características personales que nos convierten en seres proclives a sucumbir a este tipo de agresión?

Aunque los motivos que dan origen a la violencia y la agresión en el tráfico y la conducción son bastante complejos, a continuación se describen algunas de las principales razones que explican esa fuerte transformación agresiva que experimentan algunos conductores cuando se encuentran dentro de su coche en el torrente circulatorio.

A la hora de explicar el origen de las conductas agresivas generales y las que se manifiestan en la conducción, los científicos han distinguido entre las causas endógenas (propias de la persona), causas de profunda raíz personal como trastornos del estrés que pueden llevar a un juicio sesgado, y las exógenas, procedentes del ambiente, la situación y la sociedad.

## **6.1 Influencias personales de la agresión**

### **6.1.1 Los mecanismos psicofisiológicos subyacentes a la conducción**

En primer lugar es necesario tener en cuenta que al conducir un vehículo, aunque no seamos conscientes de ello, se produce en el interior de nuestro organismo una fuerte convulsión y activación en muchos mecanismos psicofisiológicos. Este

cambio es muy útil para potenciar toda la capacidad de reacción que necesitamos, pero también es un detonante, una especie de catapulta que facilita la aparición de la violencia.

### **6.1.2 La interpretación subjetiva de las situaciones, el estilo de vida y las actitudes**

**Las ideas y sentimientos que amueblan nuestra conciencia no están en ella desde el principio, es decir, no son innatas. Estas ideas y sentimientos los vamos adquiriendo a lo largo de nuestra historia personal, a través de la educación que hayamos y vayamos recibiendo, a través del entrenamiento, la formación, la enseñanza y la ocupación laboral que hayamos conseguido, a través de nuestros hábitos de consumo de diversas sustancias tóxicas (alcohol y drogas), a través de las relaciones que hayamos mantenido con nuestros compañeros y, entre otras, a través de la visión que hayamos adquirido de la violencia, fundamentalmente a partir de la información presentada por los medios de comunicación. A través de todos estos mecanismos nuestras ideas y sentimientos, que constituyen los elementos de nuestra conciencia a lo largo de nuestra vida, se organizan y estructuran formando marcos conceptuales o sentimentales a partir de los cuales interpretaremos los estímulos emocionales que se nos presentan y en consecuencia llevaremos a cabo la conducta acorde con dicha interpretación. De este modo, habrá personas caracterizadas por disponer de un buen enfoque o “marco conceptual o sentimental”.**

Estamos apuntando algunas de las variables personales que pueden influir en el desencadenamiento de una conducción agresiva. Más hacia adelante destacaremos como éstas, juegan su papel siempre en interacción con las variables ambientales y situacionales. Sin embargo, como muy certeramente apunta Joint:

*«Es probable que la causa de “road rage” se extienda más allá del incidente inmediato.» (Joint, 1995)*

Por ejemplo, un conductor puede cometer un error de juicio momentáneo, pero la percepción del otro conductor es que está conduciendo de modo agresivo. Por tanto, la percepción subjetiva del conductor sobre la situación en la que se

encuentra será, en última instancia la que determine la influencia de la misma en una reacción agresiva.

En esa percepción subjetiva Raub y Wark (2001), destacan la importancia de la profesión de los conductores a la hora de estimar si una situación en el tráfico se puede calificar como una conducta agresiva.

Sirva de ejemplo los siguientes hallazgos. Respecto a aquellos conductores cuya profesión se relaciona con el cumplimiento de las leyes de tráfico como los agentes policiales, consideran el exceso de velocidad como una forma de conducción poco agresiva, mientras que identifican como “agresivos pasivos” a aquellos conductores cuya acción fuerza a alterar el orden en otros conductores, obligándoles a “conducir a su manera”.

En contraposición, los sujetos procedentes de profesiones relacionadas con la investigación y la educación seleccionan como el escenario más agresivo aquel en que el conductor incrementa la velocidad, y se salta los semáforos en rojo. Los ingenieros, por su parte, estarían de acuerdo en que no permitir que otros cambien de carril o forzar a otro conductor a cambiar de carril constituyen una conducta agresiva (Raub y Wark, 2001).

Otro ejemplo, en la misma línea, haría referencia a las ocasiones en las que el tráfico se enlentece por otras razones que las de “tráfico denso” o congestión. Es el caso de cuando por ejemplo hay una gran tormenta de nieve y la visión en consecuencia, es casi nula. En tal situación, un conductor se sentirá más cómodo con otro coche delante, que le guíe en el trayecto y puede experimentar un raro sentimiento de afecto hacia el coche que le precede, y por supuesto no desear adelantarlo (Sandqvist, 1997).

### **6.1.3 El estado emocional del conductor**

Los expertos apuntan que las conductas agresivas en la conducción son desencadenadas por variedad de estímulos. Algunas son provocadas por las acciones de otros conductores; otras por la propia congestión y situación del tráfico. Pero, la mayoría de conductas agresivas en la conducción son causa del propio (mal) humor y las reacciones del conductor cuando se encuentra al volante de un automóvil.

Así, uno de los determinantes más importantes de si la persona incurre o no en



una conducta agresiva es el estado emocional del conductor. Un conductor triste, frustrado, colérico o preocupado podría ser más sensible a la conducta amenazante de otro conductor. Caprara et al., 1986, por ejemplo, citan la irritabilidad y la vulnerabilidad emocional como manifestación de tendencias ofensivas y defensivas.

*«Las reacciones impulsivas y los sentimientos de inadecuación y vulnerabilidad están "relacionadas con la capacidad / incapacidad de vencer la excitación y reaccionar de forma adecuada, en situaciones de peligro, ofensa y ataque.»*  
(Caprara et al., 1986)

### **La emoción como motivo de la conducta agresivo-competitiva**

La conducta agresivo-competitiva constituye una de las 6 categorías de conductas motivadas por algún tipo de emoción o afecto, implicadas en los accidentes de tráfico.

1. Conducta agresivo-competitiva
2. Conducta de asumir riesgo
3. Somnolencia
4. Falta de atención
5. Esquemas defectuosos
6. Falta de cuidado

Una conducta agresivo-competitiva siempre se dirige contra otra persona y está motivada por emociones negativas, por ejemplo, la frustración, el enfado y/o el desprecio. Una conducta de asumir riesgo se dirige a una meta y puede estar motivada por una emoción positiva (por ejemplo, estimulación, diversión, etc.) o por una emoción negativa (por ejemplo, frustraciones, angustia, enfado).

La conducta agresivo-competitiva (ACB = *Aggressive-Competitive-Behavior*) y la conducta de asumir riesgo (RTB = *Risk-Taking-Behavior*) son conductas conscientes fuertemente afectivo-motivadas. Pueden manifestarse como respuestas relativamente transitorias a emociones activadas por procesos neurales, sensomotores, afectivos o cognitivos (Izard, 1993) o pueden ser manifestaciones de los constructos básicos del conductor (por ello, pueden ser representadas como estilos característicos de conducción).

Desde la perspectiva de la psicología cognitiva, cuestionarse el ¿por qué?,

implica la cuestión "¿qué ha motivado la conducta?", lo que a su vez es equivalente a preguntar "¿cuál fue la emoción que motivó la conducta?". En consecuencia, en el ámbito de la conducción se trata de investigar la motivación de las conductas disfuncionales, entre las que se encontraría la conducta agresiva considerada desde una perspectiva emocional (DDBs = *Dysfunctional Driving Behaviours*).

Una ilustración derivada de este enfoque radica en que el mensaje incorporado a numerosas campañas de concienciación públicas sobre seguridad vial, "Speed Skills" ("la velocidad mata"), quizá debería cambiarse por "Emotion Skills" ("la emoción mata"). En este contexto, puede advertirse que la velocidad es general y simplemente la expresión de la conducta de asumir riesgo, y quizá exista una correlación entre nivel de activación emocional y velocidad. Si traducimos de nuevo este planteamiento de lleno a la conducta agresiva, es totalmente pertinente afirmar que la "Conducción Agresiva Mata".

### **La perspectiva emocional de la conducción agresiva de James y Hanhl (2000)**

Los conductores, en ocasiones, sufrimos alteraciones emocionales que suelen dar lugar a lo que se conoce como "conducción emocionalmente alterada". En estos casos, somos incapaces de comportarnos de forma adecuada ante las reglas y normas en calles y carreteras. Desde una perspectiva emocional James y Hanhl establecen la conducción agresiva como una conducción que se realiza bajo la influencia de una alteración emocional, porque da lugar a una conducta que impone a los demás el nivel asumido de riesgo para uno mismo. Se es agresivo porque se asume que otros son capaces de manejar el mismo nivel de riesgo y que uno tiene el derecho de incrementar el peligro de los demás. En este sentido, no cabe la menor duda de que la mayoría de los conductores, en algunas circunstancias, conducen bajo un estado emocionalmente alterado. Algunos conductores conducen de este modo con más frecuencia que otros y plantean un grave riesgo tanto para ellos como para los demás (James y Hanhl, 2000).

Sin embargo, es evidente que existe un amplio continuo desde alteraciones emocionales leves hasta alteraciones emocionales graves. Asimismo, estos estados emocionales alterados interfieren la percepción objetiva y llevan a

pensamientos falsos, erróneos y sesgados. Asimismo, producen una disminución del autocontrol así como del juicio y la toma de decisiones. Entre las alteraciones asociadas con la conducción agresiva, relacionadas directa o indirectamente con el estado emocional del conductor, James y Nahl mencionan:

1. Por influencia del alcohol, las drogas, la medicación, somnolencia, depresión o dolor severo.  
La conducción bajo la influencia de estos estados mentales es agresiva, el conductor distorsiona la percepción, reduce el autocontrol e impone riesgo más elevado a otros conductores.
2. Por la influencia de la ira o la cólera.  
La conducción bajo la influencia de la exasperación es agresiva debido a que se pierden las inhibiciones, se intensifica la indignación autojustificada, y se tiende a las represalias y actos ilegales.
3. Por la influencia del miedo o pánico.  
La conducción bajo la influencia del miedo es agresiva porque promueve secuencias de pensamientos irracionales que mal interpretan la conducta de otros conductores, percibiendo amenaza donde no hay intención de la misma.
4. Por la influencia del estrés.  
La conducción bajo la influencia del estrés es agresiva porque incrementa la irritabilidad y las reacciones explosivas y reduce el autocontrol.
5. Por una conducción distraída.  
La conducción bajo la influencia de la distracción es agresiva porque pone en peligro e impone mayor riesgo a otros debido a la falta de atención.
6. Por la influencia de la adicción a la velocidad y al riesgo.  
La conducción bajo la influencia de la adicción a la velocidad es agresiva porque impone mayor riesgo a otros.
7. Por la autoimposición de los sentimientos vengativos.  
La conducción bajo la influencia de la venganza y el desquite es agresiva porque fomenta la represalia y los actos ilegales.
8. Por la influencia de una obsesión habitual por las prisas, incluyendo reaccionar impulsivamente o de forma imprevisible bajo la presión del tiempo.

La conducción bajo la influencia obsesiva por las prisas es agresiva porque reduce el autocontrol, impone mayor riesgo a otros y les pone en peligro a través de la falta de atención o maniobras oportunistas.

9. Por la profanación reiterada de la ley, ignorando las regulaciones del tráfico y dando abrigo a la hostilidad hacia las fuerzas de seguridad.  
Ser una persona que "se mofa de la ley" es agresivo porque fomenta las acciones ilegales e impone mayor riesgo a los otros.
10. Por una falta de respeto habitual por los demás, realizando suposiciones arriesgadas y realizando juicios erróneos.  
La conducción bajo la influencia de la falta de respeto es agresiva porque fomenta las represalias, impone mayor riesgo a los otros, da lugar a mal interpretar la conducta de los otros conductores, percibe amenaza donde no la hay y vilipendia a los demás.
11. Por la ausencia de conciencia y negación de los errores de la propia conducción.  
La conducción bajo la influencia de la negación es agresiva porque reduce el autocontrol, limita la automejora del conductor e impone mayor riesgo a los otros.

Junto a los factores estrictamente individuales que acabamos de mencionar, también influyen otros factores de tipo externo, tales como: la congestión del tráfico (que intensifica la presión del tiempo a partir de los retrasos), la dureza de las reglas de la carretera, la competitividad e incluso hostilidad entre los conductores, entre otros, añadiendo la dificultad experimentada por el conductor para afrontar de forma adecuada todos estos aspectos. Estos factores llevan a que la mayoría de todos nosotros conduzcamos de forma rutinaria, es decir, cotidiana y habitualmente, en un estado "emocionalmente alterado" que deforma el pensamiento del conductor y amplifica las emociones más allá del autocontrol. Los conductores, a partir de estos estados emocionales, llevamos a cabo conductas impulsivas y arriesgadas, donde incluimos las conductas agresivas, pensando poco en el peligro que supone asumir más riesgos.

#### **6.1.4 Las habilidades de conducción y las habilidades para una conducción segura y la agresividad en la conducción**

La capacidad de conducción puede ser considerada como una combinación

de dos componentes independientes, las habilidades de conducción percepto-motoras y las habilidades de seguridad.

- Las habilidades de conducción incluyen aquellas habilidades motoras y de procesamiento de la información que se espera mejoren con la práctica y el entrenamiento (Elander, West y French, 1993). Puede considerarse que estas habilidades de conducción están afectadas por la capacidad general del conductor para procesar la información. La importancia de estas capacidades motoras y del procesamiento de la información queda demostrada cuando alguna de estas habilidades se deteriora, por ejemplo en las personas de edad avanzada.
- Las habilidades de seguridad hacen referencia a aquellos componentes de la conducción que configuran el estilo de conducción, definido como la forma distintiva de conducir de un conductor que se desarrolla con la experiencia en la conducción. El estilo de conducción haría referencia a los hábitos individuales de conducir, es decir la forma en que el sujeto elige conducir (Elander et al., 1993). La práctica y una mayor exposición ante diversas situaciones de tráfico presumiblemente mejorarán las habilidades pero también el control subjetivo de control en la conducción, menos relacionado con la seguridad, y generalmente resultante en una conducción dentro de estrechos márgenes de seguridad (Naatanen y Summala, 1976; Spolander, 1983; Summala, 1985). De hecho, se ha demostrado que, determinadas habilidades relacionadas con la seguridad, como mantener márgenes adecuados de seguridad, no mejoran e incluso se deterioran una vez va difuminándose el impacto de las primeras enseñanzas previas, y el feedback recibido no es consistente como lo es con otras muchas habilidades relacionadas con la seguridad. A diferencia de las habilidades para el manejo del vehículo, las habilidades de seguridad pueden estar influenciadas por la personalidad del conductor, sus actitudes y sus factores motivacionales (Duncan, Williams y Brown, 1991). En realidad el estilo de conducción puede considerarse como un reflejo de las características de personalidad, actitudes y motivos del conductor.

Grayson y Lajunen, (1998) relacionaron, a través del análisis de diversos estudios al uso, la agresión en la conducción con la percepción de las habilidades de seguridad de los conductores bajo la hipótesis de que una orientación a la

seguridad baja supondría una actitud más agresiva en la carretera. Los resultados les permitieron establecer que, mientras las habilidades para manejar el vehículo no tienen una relación significativa con la agresividad en la conducción, las habilidades de seguridad mantienen una relación muy significativa, hasta el punto de que pueden jugar un importante papel en la prevención de la conducta agresiva del conductor. A partir de esos resultados establecieron un modelo teórico sobre el papel de las habilidades de seguridad en la conducta agresiva en la conducción.

### El papel de las habilidades de seguridad en la agresividad en la conducción (Lajunen, Parker y Stadling, 1998)

Desde este modelo la ira en la conducción (emoción) se considera un producto de las características de la situación y los factores de personalidad (agresividad) y /o actitudes (hostilidad). La ira puede contener sentimientos de ofensa personal, así como de decepción por no lograr los objetivos establecidos, y puede conducir a una conducta agresiva hacia otros usuarios de la vía, dependiendo de la intensidad emocional y las atribuciones. Este modelo además



sugiere que un conductor orientado a la seguridad no es tan fácilmente provocado como un conductor con habilidades de seguridad inferiores, ya que

tiene más tolerancia a los eventos frustrantes. En segundo lugar, se puede hipotetizar que los conductores orientados a la seguridad no permiten que sus emociones se reflejen en su conducción, ya que tienen una actitud práctica y prosaica ante el tráfico (Lajunen y Summala, 1995).

## 6.2 Influencias exógenas para una conducción agresiva

La probabilidad de que un individuo concreto exhiba una conducción agresiva es la suma de la probabilidad de sus características personales y las características la situación concreta de conducción. De este modo, puede existir una situación de conducción que no sea estresante, lo que probablemente provocaría conducción agresiva únicamente en una persona con una gran cantidad de ira personal; y otra situación congestionada y frustrante en la que incluso la persona más calmada puede ver detonada su agresión (Raub y Wark, 2001).

*«La conducción agresiva constituye una "infracción contextual". Los dos componentes principales del contexto son los antecedentes del conductor y el ambiente en el que la persona está circulando.» (Raub y Wark, 2001)*

El tipo de conducción agresiva exhibida en un área concreta, de hecho, también es función del marco (escenario). La mayor parte de los ejemplos de conducción agresiva tienen lugar en autopistas y quizá es así porque se ha enfatizado el rol del exceso de velocidad. En un determinado contexto la definición operacional de conducción agresiva podría no incluir la velocidad aunque incluiría infracciones (Raub y Wark, 2001).

Es decir lo interesante es que la misma acción en diferentes escenarios puede considerarse como agresiva o no. Por ejemplo una carretera de acceso limitado, donde el conductor utiliza el arcén para acceder al carril de salida, se considera con mayor frecuencia un acto agresivo (Raub y Wark, 2001). De aquí la importancia del escenario para determinar si un determinado acto es agresivo o no.

### 6.2.1 El anonimato y la impunidad de la conducción

*«Los conductores agresivos se caracterizan porque tras el anonimato de un automóvil expresan sus frustraciones sobre cualquier persona en cualquier momento. Son conductores con una elevada emotividad y un escaso interés por los demás.» (NHTSA, 1998)*

La situación, las condiciones en que tiene lugar la acción es una condición

necesaria pero no suficiente como para ser agresivos en el coche. A ello se une la impunidad con que quedan la mayor parte de las acciones violentas, el anonimato que tenemos dentro del casco o del habitáculo del coche, y además la posibilidad de huida que permiten los vehículos, tras la realización de una conducta violenta. Retomamos esta cuestión al tratar la "hipótesis explicativa del anonimato" más hacia adelante.

Los propios vehículos en sí mismos, además de ofrecer la posibilidad de anonimato y la posibilidad de huida, interponen una distancia física tal entre agresor y víctima que hace que éste se convierta en un elemento idóneo para el fomento de nuestra agresividad.

*«El palo, luego el hacha, la lanza o la flecha, podía dar en la persona elegida sin percibir con nitidez sus gestos, posturas y gritos. De este modo, la víctima fue perdiendo sus contornos, pasando de persona a mero bulto en la distancia...»  
(Sanmartín, 2002)*

Esto se explica desde la formulación de que la expresión de la víctima es un inhibidor innato y natural de la conducta agresiva. Es decir cuando no vemos la expresión emocional de la víctima nuestro inconsciente no se ve afectado, no es impactado y en consecuencia desaparece esa reacción instintiva que nos haría retraernos de un "despliegue agresivo" (Sanmartín, 2002). Por eso:

*«(...) las armas hacen que para el ser humano sea más fácil matar, además le confieren cierta impunidad emocional al ponerlo fuera del alcance de las expresiones emocionales de la víctima.» (Sanmartín, 2002, p. 30-31)*

### 6.2.2 Variables situacionales y ambientales

*«(...) la relación entre la cólera del conductor y agresión depende en parte de las características de la situación.» (Lajunen y Parker, 2001)*

El ambiente juega un papel esencial en lo agresivo que potencialmente pueda llegar a ser un conductor. Es ampliamente aceptado que existen numerosas variables ambientales que pueden, bajo ciertas circunstancias, bien provocar agresión, bien incrementar la probabilidad de su ocurrencia. El ambiente físico en el que se encuentra inmerso el conductor, (ruido, hacinamiento, calor, congestión, etc.) puede influir notablemente sobre el estado fisiológico, sobre la calidad del desempeño en la conducción, sobre los juicios y deseos, y en

definitiva, sobre nuestro modo de relacionarnos con los demás cuando conducimos.

### **La temperatura ambiental**

Ha sido insistentemente divulgado que la incidencia de delitos violentos se incrementa durante los meses de verano. El ambiente es caluroso y húmedo, el conductor es más proclive a sentirse frustrado o colérico, llevándole a adoptar conductas agresivas. Sin embargo, aunque es común la suposición de una relación causal entre el tiempo cálido y la agresión, la evidencia experimental que apoya este punto de vista es dispersa, así como difícil es la interpretación y comparación de los estudios de laboratorio y el "mundo real".

Un experimento que mitiga esta dificultad, y que puede ser relacionado directamente con la comprensión de la agresión del conductor es el de McGarva y Steiner (2000). En su experimento un coche, fue colocado reiteradamente delante de otro vehículo en una serie de semáforos, y el conductor debía deliberadamente ignorar la presencia de la luz verde y permanecer parado. Fue formulada una medida estándar de la agresión del comportamiento del conductor basada en el tiempo que transcurre antes de que toque el claxon, el número de veces que el claxon es tocado, y la duración de cada sonido. Esta medida indica la irritación y la agresión del conductor obstruido.

De este estudio surge una relación lineal entre la medida de la agresión y la temperatura exterior. Probando de este modo los efectos del calor bajo condiciones experimentales, que no permitían a los sujetos asumir que podían evitar o controlar el nivel de calor. Podría concluirse desde estos resultados que puede ser considerada una influencia directa del calor sobre la agresión del conductor.

### **El ruido**

El ruido es un factor que en principio potencialmente puede llevar a la agresión y a la conducta agresiva. Varios estudios demuestran que un ruido estrepitoso o irritante crea altos niveles de agresión. Sin embargo, la investigación sugiere que el ruido es una influencia ambiental poco común en la agresión, debido a que influye en la intensidad de la agresión latente o que ya ha sido provocada, más que añadirse a otras variables que podrían conjuntamente culminar en agresión.

Además, esto puede considerarse como un resultado del efecto directo del ruido en la frustración más que en la agresión.

La probabilidad de encontrar cualquier relación casual entre el ruido y la presencia o intensidad de la agresión parece residir en el nivel de control que el sujeto tiene sobre el ruido. Si el sujeto no posee control sobre el volumen o duración de un ruido irritante, es más probable que se aumente el grado de agresión provocado por cualquier otra cosa. El ruido tiende a producir estrés y dificulta la concentración, por lo que cualquier evento vulnerable ulterior probablemente provocará una reacción negativa, y los sujetos que ya se vean inmersos en una situación desencadenante de agresión, agredirán más intensamente.

Las repercusiones de esta cuestión en el contexto del tráfico son claras: en las congestiones, por ejemplo, el ruido de otros vehículos e incluso la radio del coche puede inhibir la tolerancia del conductor a la frustración por lo que cualquier agresión se manifestará a un nivel superior y potencialmente más peligroso.

Por tanto, el ruido es quizás un predictor único que influye en la agresión debido a su relación secundaria con otros factores ambientales. Se debe señalar respecto a estos factores ambientales, la temperatura y el ruido, un elemento mitigador de la falta de confortabilidad física que éstos producen, partiendo de que una persona que físicamente se encuentra cómoda es más tolerante con los demás. Se trata del aire acondicionado, que al permitir llevar la ventanilla cerrada amortigua la intensidad del ruido que genera el tráfico, y que por sus propias características evita que los efectos del calor y humedad ambiental afecten al conductor.

### **La congestión en el tráfico**

Hay numerosas razones por las que conducir puede ser un modo de desplazamiento susceptible de provocar en mayor medida el estallido de la ira y la agresión que otros modos de desplazamiento como el andar. De acuerdo con una sugerencia de Naatanen y Summala, el esfuerzo que supone el andar puede ayudar a mitigar cualquier agresión reprimida, por lo que el mismo acto podría ayudar a prevenir la posibilidad de conducta agresiva. Por otra parte, conducir puede suponer un campo de mayor acumulación de estrés y tensión, sin ofrecer

una salida. La congestión indudablemente es un aspecto fundamental que desencadena, en interacción con otras influencias personales ese estrés y esa tensión que facultativamente puede conducir a un cuadro agresivo.

Pocos conductores pueden afirmar que nunca se han visto atrapados en un atasco de tráfico, impidiéndoles avanzar. Sin embargo, continuando con el parangón conducir / andar, el avance de un peatón está limitado principalmente por su propia capacidad física. Los conductores también se ven asediados por las severas limitaciones impuestas a su velocidad y movimiento, bien prescritas directamente (por los límites de velocidad, o variaciones en el número de carriles disponibles), o bien indirectamente (por la congestión). Esto significa que es más fácil para el conductor atribuir su frustración a verse impedido por una fuente ambigua, especialmente si no ve la razón de su obstrucción.

La conducción también representa una situación en la que las personas se ven forzadas a prestar un alto grado de atención a los movimientos y conductas de extraños. Chocar con otra persona en la calle accidentalmente puede presentar cierto riesgo, pero el coste potencial y severidad del daño de un vehículo en una colisión tiene más peso en diversos sentidos. Esta carga de responsabilidad de ver que los errores de los demás dan lugar a un accidente, puede repercutir en una mayor vulnerabilidad a la agresión.

Las maniobras de conducción agresiva, también pueden considerarse resultado del contexto de la conducción, y están conectadas con la cuestión de la congestión. Abordaremos esta cuestión y su interacción con otras variables personales.

La conducción diaria, particularmente en condiciones de congestión elevada, puede considerarse como fuente frecuente de irritación, emoción negativa y estrés. Los estudios al respecto del Dr. Stradling apoyan la teoría de que el estrés estado del conductor es mayor en condiciones de congestión alta que en condiciones de congestión baja. Sin embargo, el grado de reacción dependerá de una disposición (rasgo) a considerar la conducción como estresante. En ambas condiciones tanto de alta o baja congestión, el estrés del conductor se predice por el nivel de vulnerabilidad al estrés (rasgo) del conductor, aunque mayor en las condiciones de congestión elevada. En la misma línea, la característica que clasificaba las diferentes formas de enfrentarse a la congestión

del tráfico y su manifestación agresiva correlacionaría con el incremento medio de la velocidad a la salida de los atascos (Stradling, 1998).

Está claro que la congestión en el tráfico es una de las condiciones asociadas más frecuentemente con la conducción agresiva. Por ejemplo si un conductor espera realizar un trayecto en 10 minutos y le lleva 30 minutos, la frustración aumenta. Muchos conductores responden a esta frustración actuando y conduciendo agresivamente.

En definitiva, los efectos de la congestión sobre la agresión son difíciles de calibrar o predecir, principalmente porque, a diferencia del ruido y la temperatura, la congestión es una característica ambiental con un elevado nivel de subjetividad. Las medidas directas de la densidad de población o del espacio disponible pueden correlacionarse experimentalmente con los niveles de agresión, pero sólo cuando la densidad percibida por los sujetos constituye congestión.

### **Congestión, estrés y agresión**

Es común encontrar en la literatura una relación clara entre la situación del tráfico, de forma que las conductas agresivas se registran más a menudo en situaciones de congestión elevada (Hennessy y Wiesenthal, 1999). Una cuestión que ineludiblemente tenemos que relacionar con el estrés.

*«La investigación recientemente se ha centrado en la conducción de vehículos como fuente importante del estrés diario.» (ver Gulian et al., 1990; Hennessy y Wiesenthal, 1997; Novaco et al., 1990)*

*«El número de vehículos privados utilizados a diario se está multiplicando constantemente, con escaso incremento del número de carreteras públicas.» (Taylor, 1997)*

*«Como resultado, la competición por el espacio, los niveles de congestión y las fuentes potenciales de frustración, irritación y estrés se han intensificado.» (Hennessy y Wiesenthal, 1999)*

Por ejemplo Hennessy y Wiesenthal (1999) encontraron que el estrés del conductor como estado y la agresión son mayores en condiciones de congestión elevada, que un mayor número de vehículos viajando a un ritmo más lento. Dentro de la condición de congestión elevada, únicamente las conductas de

conducción agresiva se predicen a partir de los niveles de estrés "estado" del conductor. Aquellos que son más agresivos, es más probable que exhiban elevado estrés "estado" del conductor.

Estos autores realizaron diferentes análisis de regresión múltiple para determinar los predictores del estado de estrés del conductor. En condiciones de baja congestión, la prisa predijo el estrés estado del conductor, mientras que la agresión predijo el estrés del conductor en condiciones de congestión elevada. En ambas condiciones, la vulnerabilidad hacia considerar la conducción generalmente como estresante ("estrés rasgo" fue predictiva de los niveles de estrés del conductor que, además, refuerza el uso del *Driving Behaviour Inventory-General* como predictor del estrés "rasgo" del conductor. Hennesy y Wisenthal, en una investigación previa ya encontraron que los conductores entrevistados en condiciones de alta congestión exhiben elevados niveles de estrés en la conducción, incluyendo frustración, irritación y humor negativo (Hennesy y Wiesenthal, 1997).

Una base fundamental para el estrés vital es el continuo bombardeo de incidencias menores en varios contextos situacionales (Karner et al., 1981). La conducción diaria, particularmente en las condiciones de elevada congestión, puede considerarse como una fuente cotidiana de irritación, mal humor y estrés (Gulian et al., 1989a; Novaco et al., 1990; Stokols et al., 1978). Como ya hemos comentado el estrés estado del conductor, medido in situ, será mayor en condiciones de alta congestión que de baja congestión. Las condiciones de alta congestión típicamente suscitan mayores sentimientos de frustración e irritación, entonces la conducción agresiva será mayor en situaciones de elevada congestión. También, debido a que la agresión se ha enlazado con el estrés en el conductor (Gulian et al., 1989b), y la congestión elevada es más probable que induzca frustración, se hipotetiza que la agresión del conductor predecirá el estrés estado del conductor en situaciones de elevada congestión (Hennesy y Wiesenthal, 1999).

La presión del tiempo predice los niveles de estrés estado del conductor en ambas condiciones, baja y elevada congestión, lo que es consistente con que la presión del tiempo (las prisas) es un contribuyente significativo al estrés del conductor (Gulian et al., 1989a; Koslowsky, 1997). Los enfrentamientos diarios, con la presión del tiempo y las condiciones adversas, habitualmente tienen un

efecto sumativo, donde la influencia de una puede incrementar la gravedad de la otra. Los intereses personales como el horario de entrada al trabajo o colegio o no tener un horario flexible, pueden simplemente servir para incrementar la frustración, la irritación y el afecto negativo asociado con las demandas situacionales de la conducción (Hennesy y Wiesenthal, 1999).

Este estrés del conductor provocado por la congestión en el tráfico tiene su principal peligro directo en el fomento de una conducción agresiva (Gulian et al., 1989b; Hartley y El Hassani, 1994). De acuerdo con Broome (1985), los impedimentos que genera la congestión representan la mayor fuente de irritación en la conducción, frustración y bloqueo de metas, lo que precede y desencadena el estrés del conductor. Sin embargo, la irritación y la frustración también son precursores de la conducta agresiva (Blanchard y Blanchard, 1984). Una situación "congestionada" llega a ser altamente irritable, altamente estresante expresión de la agresión (Taylor, 1997). Pero también tiene otras consecuencias negativas relacionadas de alguna forma con la agresión:

#### **Otras consecuencias negativas relacionadas de alguna forma con la agresión:**

- La salud psicológica y fisiológica están afectadas de modo adverso por las condiciones de tráfico denso, incluyendo el afecto negativo así como la activación incrementada, la tasa cardiaca y la presión sanguínea (Novaco et al., 1979; Stokols et al., 1978).
- Frecuentes eventos estresantes conducen, en última instancia, a una tendencia disposicional a experimentar todos los eventos en la conducción de una manera más negativa (Gulian et al., 1989b).
- Se ha encontrado que el estrés del conductor influye posteriormente en su humor, pensamientos, sentimientos y conductas en situaciones de ausencia de conducción, tales como trabajo y casa (Gulian et al., 1989a) (Hennesy y Wiesenthal, 1999).

#### **Otros efectos potencialmente peligrosos del estrés del conductor que han sido identificados son:**

- Niveles pobres de concentración (Matthews et al., 1991) y
- Aumento del número de accidentes (Selzer y Vinokur, 1974). O lo que es lo

mismo, una mayor implicación en accidentes bajo condiciones tanto de estrés como de agresión (Furnham y Saipe, 1993; Hansen, 1988; Hauber, 1980; Matthews et al., 1991).

Pese al peso otorgado a la congestión del tráfico como variable situacional desencadenante de una conducta de agresión en la conducción, como fuente directa generadora de estrés, también hay que apuntar que:

*«Las reacciones estresantes de una persona ante la congestión del tráfico (...) están moderadas por sus percepciones y su habilidad para enfrentarse a ellas.»*  
(Thompson, 1990)

Por lo tanto hay que suponer siempre una interacción entre los diferentes factores desencadenantes, en este caso de los factores situacionales con los factores personales. De ello se deriva que, en suma, la situación de congestión afecta a las personas de diferentes modos (Thomson, 1990). Por ejemplo:

*«(...) las puntuaciones altas en afrontamiento indican, frente a puntuaciones más bajas, menos presión temporal y presión sanguínea diastólica.»* (Thompson, 1990)

*«Las investigaciones sobre personas que realizan el trayecto de casa al trabajo diariamente han demostrado la existencia de una relación significativa entre exposición a las horas punta del tráfico y numerosas reacciones fisiológicas adversas, entre las que se incluyen dolores de pecho y arritmias cardíacas (...).»*

*«La exposición crónica a la congestión del tráfico, supone un incremento altamente significativo de la línea base de presión sanguínea, reduciendo la tolerancia a la frustración, incremento en el humor negativo, y hábitos de conducción agresiva asociados con la exposición al tráfico en los trayectos largos de casa al trabajo (...).»*

*La congestión al tráfico, como demanda ambiental, puede poner a prueba la capacidad adaptativa del conductor. Al enfrentarse con una situación potencial de estrés, el conductor debe respirar profundamente, subir el volumen de la radio, leer el periódico, observar a otras personas, dar un golpe al volante, gritar a otros conductores o algo peor. Las soluciones a largo plazo pueden significar cambios de trabajo o traslado a localidades diferentes para acortar los viajes de casa al trabajo.»* (Thomson, 1990)

Los datos íntegramente referidos a nuestro ámbito geográfico, y que venimos describiendo de mano de los resultados obtenidos por el estudio de Alonso et al (2002), corroboran los resultados obtenidos hasta el momento respecto a los

factores situacionales como desencadenantes (y/o, por ende, amortiguadores) de un episodio agresivo en la conducción. Este estudio, concluyó que la mayor percepción de agresividad en la conducción está asociada a las salidas nocturnas, de ocio, a las situaciones donde existen atascos, a aquellas situaciones de tráfico denso y pesado, a los fines de semana y a las operaciones salida.

En el lado opuesto, las situaciones que menos agresividad provocarían de menor a mayor serían las situaciones sin tráfico, con tráfico fluido y ligero, despejado y con sol.

Tomando ambas informaciones, los autores concluyeron que son las condiciones del tráfico (densidad, características del mismo) las que están mayormente asociadas con la agresividad en la conducción; teniendo a su vez una dirección clara de tal forma que con malas condiciones de tráfico (densidad alta, congestión, atascos) la probabilidad de aparición de este tipo de conductas se incrementa.

### **La contaminación ambiental**

Estudios sobre personas que se trasladan diariamente de casa al trabajo han demostrado la existencia de una relación significativa entre la exposición en las horas punta del tráfico y una variedad de reacciones fisiológicas adversas, entre las que se incluyen dolores de pecho y arritmias cardíacas. Incluso entre los conductores sanos, la exposición al tráfico denso durante prolongados períodos de tiempo puede ocasionar desequilibrios, tales como liberación de hormonas de las glándulas adrenal y pituitaria que generan la clásica sensación "enfrentamiento o huida". También el efecto de la calidad del aire en los atascos y sus efectos en el organismo. Y es que la calidad del aire que los viajeros deben respirar mientras se encuentran en un embotellamiento tiene un efecto claro sobre el cuerpo humano. Las concentraciones de monóxido de carbono encontradas en las horas punta del tráfico denso "pueden perjudicar la ejecución de las tareas visuales de detección de señales", de acuerdo con Novaco. Esta exposición al monóxido de carbono es especialmente letal para las personas que ya sufren de alteraciones coronarias. "Una tolerancia para el ejercicio enérgico disminuido y el incremento de enfermedades de angina de pecho siguen a la exposición del aire en la autopista".



### 6.2.3 Determinantes socio-culturales

*«Nuestras normas culturales permiten la expresión de hostilidad entre los conductores. Esto es patente cuando se analizan los informes de los acompañantes de muchos conductores. "... estaban orgullosos de su agresividad; no tenían conciencia de injusticia o de estar equivocados.» (James, 2000)*

*«El ser humano es agresivo por naturaleza pero violento por cultura.»  
(Sanmartín, 2000)*

#### El aprendizaje observacional

Si observamos a una persona que se maneja con éxito entre la congestión del tráfico cerrando a otros, uno puede verse inclinado a imitar esa conducta con el fin de alcanzar su destino más rápidamente. Recordemos que Bandura y Walters apuntan que nuestra conducta es el resultado no sólo del moldeado sino que también del aprendizaje observacional (Edmunds y Kendrick, 1980, p. 21).

Desde el punto de vista del aprendizaje observacional podemos considerar la conducción agresiva como una norma cultural que adquirimos desde la infancia, como pasajeros en los vehículos de nuestros padres, y que más tarde es reforzada por la conducción que establecen los medios de comunicación. Así, un buen número de comportamientos agresivos de los conductores, especialmente en los jóvenes, tienen como origen la observación de modelos violentos en los medios de comunicación. Recordemos aquí, por ejemplo, la enorme cantidad de héroes de televisión que utilizan el automóvil como instrumento de agresividad. Resulta evidente, pues, que la actividad de conducción se ve muy influida por las normas prevalentes entre los miembros del grupo social en el que vive el conductor, por las películas, series televisivas, retransmisiones deportivas en las que hay violencia, etc., y desde luego, por el cotidiano ejemplo ofrecido por muchos usuarios de las vías públicas.

Así la conducción agresiva es un hábito que adquirimos como parte de nuestra cultura y sociedad, y por tanto sólo un enfoque socio cultural tiene el poder y autoridad de convencer a millones de conductores para cambiar su estilo y filosofía de conducción.

### Características del vehículo

#### Agresión, poder y vehículo en la sociedad

En la época romántica, cuando no todo el mundo tenía coche, había muchos viajeros no motorizados por las vías y cualquier conductor se sentía más poderoso que los otros si podía adelantar fácilmente a otros viajeros. La agresión podía expresarse sin ser consciente de ello. En esta etapa, las vías eran generalmente estrechas, curvas y generalmente sin pavimentar. Incluso si el conductor no viajaba a la máxima velocidad posible, generalmente era mucho más rápido y poderosos que los otros viajeros. Sin embargo, había situaciones en las que los conductores es probable que encontrasen obstáculos frustrantes, aparte de la vía, que pudiesen impedir una velocidad mayor. Situaciones como encontrar rebaños de animales en la propia vía, o grandes avíos de granjas que se desplazan muy lentamente ocupando toda la vía que además es estrecha. La frustración era relativamente improbable que la causasen otros conductores, y era probable que los conductores se sintiesen deseosos de disponer de mejores vías, pavimentadas, amplias y rectas, donde los viajeros lentos pudiesen ser adelantados con facilidad, o incluso no se les permitiese viajar por ellas. Con la llegada de mejores carreteras, el conductor imagina que la velocidad y el poder inherente al coche podrá utilizarse realmente (Sandqvist, 1997). Recordemos aquí aquel anuncio de un coche que alcanza unas potentes motos guiadas por moteros con una seductora señorita como paquete, y después de estas ¡en paralelo!, unos segundos el conductor del coche mirando desafiante se colocaba las gafas y con una carcajada en el rostro, apretaba el acelerador y dejaba a las motos como si estuviesen paradas. El ¡ja, ja, ja! cerraba el spot.

En el otro extremo, en la etapa del dominio total del vehículo, es raro enfrentarse al tráfico sin motorizar, excepto en lugares para aparcar y en las zonas urbanas. En estas situaciones, el conductor sabe que sólo se encontrará con peatones en situaciones de tráfico mixto que tienen lugar únicamente cuando el conductor está cerca de un aparcamiento, al inicio y final inevitable del viaje. Así, peatones y ciclistas son modos de transporte que sólo se utilizan en las ciudades. Por otra parte, en algunas ciudades, es habitual que los ciclistas pasen entre los vehículos atascados, lo que constituye una fuente de

irritación para algunos conductores que se sienten desamparados e intimidados. Excepto en áreas rurales (donde uno generalmente está próximo a su casa o a la casa de los amigos), la mayor parte de la conducción en esta etapa se lleva a cabo en amplias vías, con al menos dos carriles para cada dirección. Aunque las carreteras son amplias, existen otras frustraciones: grandes camiones en las carreteras, congestión en carreteras, especialmente en las áreas metropolitanas (Sandqvist, 1997).

En las autopistas, es habitual la queja sobre otros conductores que "nos pisan los talones". Incluso mayor indignación supone cuando el conductor que nos sigue nos adelanta y se coloca delante de nosotros, sin ningún respeto por la propia distancia de seguridad con el coche que va delante. Ir un poco más despacio para incrementar nuevamente la distancia de seguridad, para nuevamente tener el sentimiento de seguridad, lo que a su vez invita a otro conductor más desafiante a repetir el proceso. En tales situaciones, los conductores más desafiantes se perciben como agresivos, e incluso como locos peligrosos. Camiones gigantes son comunes en las grandes carreteras y los conductores siempre se sienten pequeños y débiles en comparación con aquellos. Con tres o cuatro carriles para cada dirección es incluso posible llegar a estar totalmente rodeado por camiones (una situación que puede ser experimentada como el límite de la vulnerabilidad) (Sandqvist, 1997).

En lugar del sentimiento de poder de la carretera como sucedía en la etapa romántica, los conductores se sienten desamparados y vulnerables en la etapa en la que los coches dominan totalmente el transporte y raras veces encontramos peatones y ciclistas, por lo que la comparación únicamente será con otros conductores, que siempre son percibidos como agresivos. En zonas extensas donde el desplazamiento diario es habitual entre poblaciones, los coches pequeños no son populares (por ejemplo Norteamérica) y generalmente se les tiene antipatía. El argumento dominante contra ellos es el aspecto de la seguridad. Si los coches pequeños son de hecho menos seguros para sus ocupantes es algo que va más allá de nuestro propósito. En la etapa donde los coches son totalmente dominantes, una de las razones originales del aura emocional de los coches, es decir, la oportunidad para expresar agresión de modo inconsciente, ha desaparecido. Si la agresión tiene que expresarse en la carretera, uno tiene que comprar un coche particularmente rápido y/o conducir

de modo que otros conductores lo consideren agresivo (Sandvist, 1997).

### **El tipo de vehículo**

En cualquier caso, muchos investigadores han demostrado, la instrumentalidad de la agresión para restaurar el poder o la autoestima, sugiriendo que algunos comportamientos agresivos, con determinado tipo de vehículos, tienen como objetivo el reforzar la imagen del individuo (ego y autoestima) pudiendo dar lugar a conductas altamente arriesgadas. Al respecto se ha encontrado una relación entre el tipo de vehículo y la agresividad al volante, por ejemplo entre coches de conducción dura, (como los deportivos y todo terrenos), coches de conducción suave (económicos y familiares) y coches de conducción especial (coches de lujo, furgonetas, etc.). En este sentido apuntar que los varones son más agresivos que las mujeres cuando conducen coches deportivos y todo terrenos, mientras que las mujeres son más agresivas cuando conducen coches de lujo.

El coche o la moto son símbolos en muchos aspectos, respecto a la percepción del mismo por parte de su propietario; a menudo es la segunda propiedad individual más valiosa; es frecuentemente una importante parte de la vida de su propietario; a menudo es su principal acceso a la libertad; y, casi invariablemente, una "afirmación de si mismo".

Su tamaño, potencia, color, modelo pueden ser utilizados por el propietario como una expresión de cómo se ve y de cómo le ven los demás. En cada momento en que el coche es utilizado, su valor y significado es hasta cierto punto controlado y obstruido por fuerzas mas allá del control del conductor, y se convierte en un riesgo desconocido para otros usuarios de la vía. Este aspecto "egoico" de la conducción, es quizás más que ninguna otra cosa responsable de la unicidad de la conducción y su única capacidad de provocar emoción. Y no es sólo el propio coche el que puede ser un talón de Aquiles emocional. Como Naatanen y Summala señalan, la conducción es una habilidad que permite a la gente imaginarse a si misma como únicos, capaces, sin indicadores reales para detractarse de este punto de vista. Los conductores no se clasifican en términos de habilidad y capacidad; los sujetos pasan su examen de conducir y son aptos para la conducción o suspenden y no los son, y, sin embargo la mayoría de personas estarían de acuerdo en que algunas personas con carnet de conducir, son realmente incompetentes en la conducción.

La conducción es una actividad emotiva, y el coche es una posesión preciada y simbólica que es capaz de provocar una ofensa personal y defensa territorial en cualquier amenaza percibida que pueda tener lugar. Esto es debido a que en nuestras sociedades hay una tendencia generalizada a considerar el coche como un territorio privado sobre la calzada, una especie de hogar con ruedas, que se desplaza con uno mismo y cuya integridad hay que mantener a toda costa. En este sentido parece justificable señalar, que el impulso agresivo puede representar sentimientos innatos de derechos territoriales y sirve de base a gran cantidad de conductas peligrosas y desconsideradas en las carreteras. Desde esta posición se intenta explicar la conducta pretendidamente más agresiva de los varones en términos del papel tradicional del macho como proveedor y defensor del territorio propio, y la todavía más agresiva conducta de los conductores más jóvenes en términos de que llegan a considerar el coche como su única y más importante posesión personal, concentrando en él todos sus instintos territoriales.

A estos factores habría que añadir finalmente otros muchos, como la excesiva proximidad, la activación que provoca la prisa, las tensiones constantes y sobre todo, el anonimato de la gran ciudad y del propio vehículo, junto con la impunidad con que se ejecutan los actos agresivos al volante, facilitada por la rápida posibilidad de huida que permiten los vehículos.

Otra explicación totalmente similar que se ha ofrecido, afirma que los coches esconden el lenguaje corporal ordinario (Tengström, 1991). Guillou (1989), un periodista y novelista sueco y conductor veloz, describe la situación en las carreteras suecas donde algunos conductores más lentos se vuelven en un principio "locos" y de forma progresiva intentan protegerse de los conductores más veloces (Sandqvist, 1997).

El estudio de Alonso y colaboradores (2002), no podía dejar de ofrecer datos respecto al vehículo. Tras considerar diferentes variables al respecto, el estudio pudo concluir que los vehículos que en nuestro país son percibidos mayormente como agresivos en la conducción son las motocicletas, seguidas de los deportivos y ciclomotores. La explicación ofrecida por los autores es que estos vehículos tienen unas características claras en cuanto al perfil y comportamiento de sus ocupantes determinados en gran medida por su edad.

Un segundo grupo percibido como "agresivo" aunque con menor incidencia lo constituirían vehículos de transporte profesional, taxis, furgonetas y camiones. Los autobuses serían considerados de forma especial, ya que su participación en este tipo de conductas se percibe de forma escasa.

### **Los estereotipos y prejuicios sociales**

La reacción violenta de los conductores está influida por múltiples factores. Curiosamente la mayor parte de estos factores tienen mucho que ver con los estereotipos y prejuicios sociales, que lógicamente se trasladan con bastante facilidad al ámbito del tráfico.

A continuación se enumeran algunas de las circunstancias más comunes que determinan el grado de reacción violenta, lo que no quiere decir que la población global de conductores siga siempre y en su totalidad estos patrones (Connell y Joint, 1996).

- La interpretación de la conducta del "agresor": no es igual pensar que un coche se nos acercó demasiado por intentar esquivar a un niño, que echarse encima para quitar a otro una plaza de aparcamiento.
- La edad-género: generalmente se responde peor ante los conductores más jóvenes y los más viejos, y también peor ante mujeres que ante los hombres. Debido a que los varones poseen más prerrogativas culturales cuando expresan impaciencia o ira. Nuestra cultura permite a los hombres que manifiesten ira o impaciencia en público; sin embargo, si es una mujer se produce un efecto de estigmatización, como si hubiera algo erróneo en ella. Los hombres exhiben agresión y dominio más que las mujeres. Si los hombres son más agresivos por naturaleza, o porque se conforman al rol de género socialmente determinado, no está claro. Incluso así, la oportunidad para exhibir agresión mientras se conduce puede tener una importancia especial para algunos hombres (Woods, 1997).
- La raza y aspecto externo: en general se reacciona peor ante las personas que no son de nuestra misma raza, y ante aquellos que tienen un aspecto físico y vestimenta que no entra dentro de nuestro cánones.
- Tipo de vehículo: la respuesta agresiva, lamentablemente suele ser más negativa ante colectivos como los taxistas o frente a aquellos que están conduciendo un coche viejo o con determinadas matrículas.

- Disculpas del agresor: el tipo de disculpas del agresor tras la realización de una determinada acción provocativa o de riesgo, modela también la magnitud de la respuesta violenta.
- La conducción en solitario: finalmente, el ir acompañado o no, según el caso, puede potenciar o disminuir la respuesta violenta.

### La comunicación entre conductores

En la conjunción de los desencadenantes propios de la situación, y la motivación del conductor, se produce una secuencia escalonada entre conductores que culmina en la manifestación de una situación de conducción agresiva.

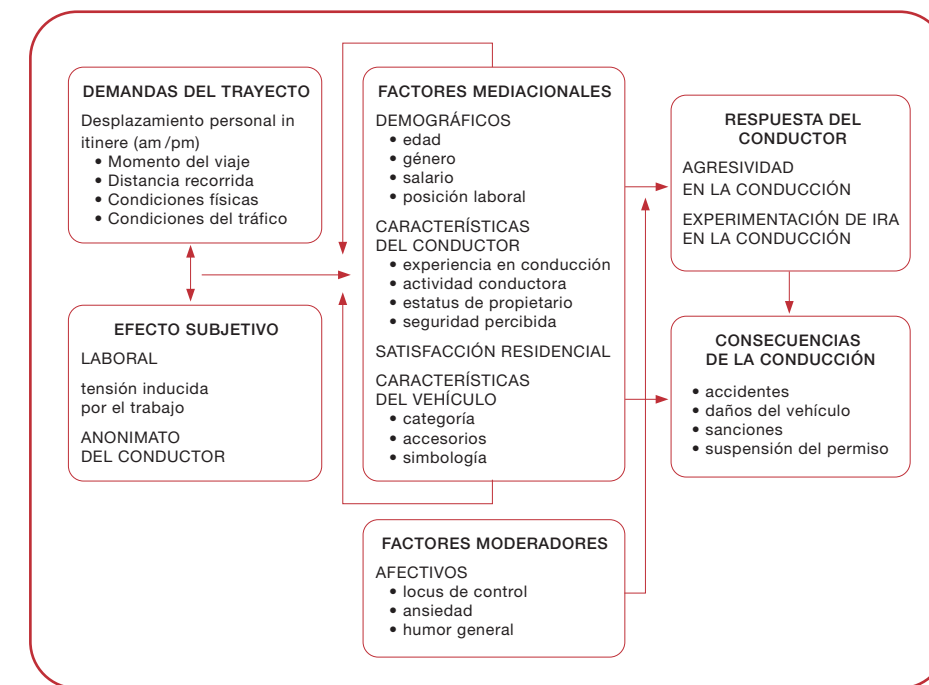
- En una primera fase, se producen gestos, insultos o muecas. Los mensajes verbalmente agresivos ultrajan el autoconcepto de la persona con el fin de que la otra persona se sienta mal consigo misma. Existen numerosos tipos de mensajes verbales agresivos que incluyen, el ataque moral, los insultos, la guasa, las ridiculizaciones y la blasfemia. En nuestra sociedad algunas conductas kinésicas se han convertido en funcionalmente equivalentes a las palabras, por lo que la agresión verbal también puede ser expresada no verbalmente.
- En una segunda fase, se da un intercambio reiterado de las conductas anteriores con una disminución de la conciencia de otras entradas sensoriales con un deterioro del razonamiento.
- En una tercera fase, se producen conductas manifiestas de provocación para el otro conductor, haciéndole luces, acosándole, irrumpiendo en la trayectoria de su vehículo, deteniéndose abruptamente frente a él, ...
- Finalmente, en una cuarta fase se puede llegar a agredir físicamente y de forma intencional al conductor del otro vehículo.

**Las denominadas razones para las disputas, no dejan de englobarse en un marco de necesidad, en las que se demuestra la tendencia a maximizar cualquier estímulo hasta límites potencialmente peligrosos.**

## 6.3 Un modelo conceptual integrador

Brewer<sup>(12)</sup> en 1998 presentó un sistema conceptual de la "road rage", que integra en un artículo publicado bajo el atractivo título de "Road Rage: What, Who, When, Where y How?". Esta autora elabora su sistema conceptual, con el objetivo de desarrollar un mejor constructo y modelo teórico de la "road rage", para ello combina los factores potencialmente contribuyentes a este fenómeno, clasificándolos en cinco categorías: demandas del trayecto, estado subjetivo del conductor, factores mediacionales, respuesta del conductor y consecuencias de la conducción.

El esquema presentado por Brewer, se basa en un punto de vista transaccional donde la interacción del conductor, el vehículo y la vía implica una acción y unas consecuencias.



Esquema conceptual de la "road rage", (Brewer, 2000)

<sup>(12)</sup> Ann. M. Brewer. *Institute of Transport Studies (Sidney & Monash). The Australian Dey Centre in Transport Management. University of Sydney. Australia.*

Este esquema conceptual bien podría haber constituido un buen punto de partida desde el que trazar las circunstancias "precedentes y consecuentes" de la agresividad en la conducción. Muchas de las variables contempladas en esta representación han sido mencionadas en nuestra disertación acerca de los determinantes, así como de las características asociadas al "conductor agresivo". Sin embargo, merece detenernos en este esquema como un instrumento donde relacionar tanto aquello de lo que hemos hablado, por estar más presente en la investigación, como lo que no hemos mencionado, principalmente por estar "necesitado" de una investigación futura.

En primer lugar, en cuanto a las consecuencias de la agresividad en la conducción, obviamente son los accidentes de tráfico, las violaciones y sanciones, así como los daños ocasionados al vehículo, por citar algunos. De esta forma, los conductores que manifiestan agresividad en la conducción son más susceptibles de haber sido sancionados por un delito de tráfico o incluso de haberles sido retirado el permiso.

Mayor interés nos inspira, dados nuestros objetivos, la distinción que se realiza entre variables mediacionales, moderadores y contribuyentes a la respuesta del conductor.

Respecto a los efectos mediacionales, la conducta del conductor está sostenida por las características bio-psicológicas y sociológicas de los sujetos y sus reacciones. Las características residenciales pueden impactar en la forma en que los conductores sienten sus desplazamientos in itinere. Por ejemplo, un trayecto largo, o un trayecto inmerso en la congestión que de lugar a la monotonía y la repetición puede ser laudable si el conductor está satisfecho con sus condiciones residenciales. De forma alternativa, un trayecto aburrido puede ser contrarrestado por un vehículo confortable y el entretenimiento durante el mismo (radio, música, etc.).

La experiencia en la conducción y el tipo de actividad que subyace a la conducción (profesional, ocio, ...), también pueden modificar la conducta del conductor, así como el estatus de propiedad del vehículo, la percepción de ser un conductor seguro y las experiencias previas de contratiempos y sanciones. Las características del vehículo incluyen el tipo de vehículo, marca, modelo y antigüedad, accesorios del mismo e identificación del conductor con su vehículo.

Respecto a esto último:

*«La gente compra coches por toda una serie de razones más allá de la movilidad. Las asociaciones con el poder, el prestigio, la territorialidad, la imagen sexual, son cuestiones fomentadas y explotadas por los publicistas y fabricantes de automóviles.» (Marsh y Collet, 1986; Black, 1966, Nichols, 1970)*

Las demandas del viaje y otros estresantes evocan diferentes reacciones en los conductores. Algunos conductores son capaces de responder de forma más adecuada que otros. De esta forma la conducción puede ser desde una forma de relajación hasta una forma de disparar la ansiedad o el enojo, sobre todo si el vehículo está dotado de cualidades que permiten al conductor trascender más allá de la mundaneidad del trayecto.

Entre los factores moderadores que entibiarían la relación entre las demandas y respuesta estarían el locus de control, la ansiedad y el humor general.

En cuanto al *locus de control*, se basa en una escala de percepción de control externo vs. interno. El locus de control externo se asocia con la imprudencia y consecuentemente con una maniobra deficiente que evite un resultado desfavorable (Strickland, 1977). Las personas que poseen un locus de control externo suelen ser más ansiosas que los "controlados internamente". El equilibrio o control interno se basa en la creencia de que las personas son capaces de ejercer su propia influencia sobre las situaciones. Las personas con un locus de control interno, tienden a ser optimistas, estar altamente motivados y desenvolverse correctamente en las situaciones de resolución de problemas.

La mayoría de conductores saben que conducir hoy en día supone un alto grado de riesgo, un riesgo por otra parte enaltecido por las campañas de seguridad vial. En realidad la mayoría de conductores manejan su vehículo con poca desconfianza, en comparación con el miedo que se manifiesta al, por ejemplo, embarcar en un avión, incluso aunque la probabilidad de un contratiempo es mucho menor que la de realizar el trayecto en coche. Un incremento en la ansiedad modifica la percepción, el pensamiento, los patrones reactivos y en consecuencia deteriora la ejecución. Cuando esto ocurre el conductor ansioso es más vulnerable a cometer un error y a responder de forma inadecuada debido a un foco de atención limitado, un proceso de enjuiciamiento "erróneo" sobre lo que se

observa, una estereotipación (por ejemplo etiquetando a otro conductor o peatón) y a la conducta impulsiva (Brewer, 1998).

Por último esta autora, establece que las demandas del trayecto y los efectos subjetivos se erigirían como factores contribuyentes a la respuesta del conductor. En cuanto a la demanda del desplazamiento in itinere, frecuencia, momento, distancia, factores físicos y condiciones del tráfico. Los factores físicos tales como las condiciones de la vía y la congestión del tráfico pueden tener, como hemos señalado en diversas ocasiones, un efecto directo en el estado de humor y la percepción con un consiguiente efecto en la eficiencia y la seguridad en la ejecución de la conducción.

Por último Brewer entre los efectos subjetivos, origen de que cada conductor experimente las consecuencias de forma diferente, señala el anonimato (hipótesis en la que profundizamos más hacia delante) y el estrés. En este caso, en aras a su propia investigación posterior, esta autora se centra en el estrés laboral, o la tensión relacionada con el trabajo.

Uno de los factores que pueden contribuir a la respuesta diferencial es el estatus laboral del conductor y el trabajo cualificado y no cualificado. La tensión inducida por el trabajo puede ser mayor en aquellos conductores que ocupan puestos que les exigen tiempos límites y cuotas de producción y que sin embargo les permiten escasas oportunidades de autonomía, contribuyendo a la frustración personal. Estos trabajos por lo general son rutinarios y se sitúan en el nivel de no directivos de las organizaciones laborales.

**7. MODELOS TEÓRICOS E HIPÓTESIS  
EXPLICATIVAS DE LA AGRESIVIDAD  
EN LA CONDUCCIÓN**

Al principio de este volumen hemos hecho referencia a algunas perspectivas teóricas de la agresión desde una aproximación genérica. Veámos así como la respuesta agresiva ha sido considerada desde numerosas perspectivas: sociobiológica (Freud, 1930; Lorenz, 1966, 1974), como una consecuencia previsible de la frustración (Dollard, Doob, Miller, Mowrer y Sears, 1939), como un medio de venganza (Berkowitz, 1993), como un rasgo mensurable de personalidad (Buss y Durkee, 1957), y también como un aspecto problemático de la conducta del conductor (Tillman y Hobbs, 1949). En este apartado pretendemos recoger algunas consideraciones que desde un enfoque modélico y teórico plantea posibles explicaciones a la conducta agresiva en la conducción.

### **7.1 Los modelos de rol: la conducción agresiva como un hábito cultural**

Las reacciones de agresividad, "ira" y "cólera" son comunes en la carretera porque son hábitos aprendidos, adquiridos por los niños en los asientos posteriores de los vehículos, donde no son simples pasajeros pasivos. Los niños observan, reaccionan e interiorizan las palabrotas, gritos, gestos obscenos o violentos, insultos... de los conductores, .... Los niños también son condicionados de modo propioceptivo a niveles de habla en un ambiente vehicular que insiste en las prisas y en adelantar a los otros. Este modelo de rol deforma las actitudes sobre lo que es peligroso, y los niños elaboran la percepción de que es normal la existencia de conductores agresivos en las carreteras que incrementan el riesgo para todos. También los modelos de rol del conductor agresivo en los medios de comunicación pueden contribuir a la falta de respeto hacia las personas y hacia la regulación del tráfico.

Desde este modelo, el conductor arriesgado reduce el umbral para expresar falta de respeto, para poner en peligro a los otros, convirtiendo en algo socialmente aceptable el saltarse un semáforo en rojo, o el conducir bajo la influencia del alcohol. Los modelos de rol de conductor agresivo pueden desgastar el sentido de responsabilidad social de un conductor (James y Nahl, 2000).

James y Nahl (2000), en esta línea, afirman que si la conducción agresiva se está

incrementando es debido a que se trata de un hábito aprendido que se transmite de generación en generación y que está reforzado por los medios de comunicación. En consecuencia, es de esperar que la incidencia y severidad de la conducción agresiva y de la "road rage" continúe en alza.

### **7.2 La hipótesis de la frustración-agresión**

La hipótesis de la frustración-agresión (Dollard et al., 1939), ya comentada en el contexto genérico de la agresividad, fue probada empíricamente en una situación de conducción por Doob y Gross (1968). Estos pioneros autores utilizaron como variable independiente el estatus del vehículo. Como variable dependiente consideraron la latencia y duración del toque del claxon de un conductor frustrado por una situación, provocada, en la que un vehículo (de lujo vs. utilitario) permanecía estacionado en un semáforo en verde. En esta situación es de destacar que la respuesta agresiva era menos inhibida en una condición de estatus menor. Es decir, cuando el estatus del vehículo es mayor (más lujo), la reacción agresiva se reprime en mayor grado.

La aproximación de la frustración-agresión sugerida por investigadores como Shinar (1998), quien utiliza el mismo procedimiento que Doob y Gross, tiene la ventaja de tener en cuenta una relación conceptual entre la situación de la conducción y la expresión de ira del conductor individual. La asunción básica es que los conductores cuando están expuestos a la congestión y a otras situaciones frustrantes experimentarán un aumento en los niveles de agresión (Raub y Wark, 2001).

Muchas frustraciones de los individuos, se manifestarían así en conductas agresivas al volante. En todo caso, las frustraciones, los ataques o los fracasos, generan una fuerte activación emocional y crean una predisposición al comportamiento agresivo, fácilmente provocable por el resto de los conductores.

Shinar, a partir de esta teoría lo que busca es desarrollar una definición de conjunto de la conducción agresiva que se encalle en la teoría psicológica de la agresión. De acuerdo con esta teoría "dogmática" de la agresión en psicología, la



agresión es una conducta dirigida hacia una persona con la intención de imponer daño físico o psicológico a esa persona. Todas las conductas agresivas son desencadenadas por conductas, situaciones o eventos frustrantes. El nivel de agresión variará dependiendo de tres importantes factores.

1. El nivel de frustración experimentado por el conductor.

Pensemos que cada conductor posee unos umbrales que determinan la frustración que debe tolerar en una situación particular. Este umbral, puede estar prescrito por una personalidad extravertida (tipo A), que al ser éste más bajo determinaría una mayor propensión a responder con maniobras agresivas.

2. Las consecuencias (personales, sociales o legales) de la agresión.

Por ejemplo determinadas condiciones ambientales (como la conducción nocturna o por autopista) que favorecen la percepción de anonimato del conductor, pueden a su vez influir en la percepción de menor probabilidad de las consecuencias negativas.

3. La magnitud con la que la frustración se considera injusta o inapropiada.

Los conductores manifiestan mayor crispación por ejemplo cuando los vehículos circulan inapropiadamente lentos por el carril de la izquierda, ya que infringe la práctica aceptada en la conducción de derivar la circulación lenta al carril de la derecha. El vehículo que circula lento por el carril derecho es menos probable que provoque la ira o el enojo.

Es ésta una explicación popular de la conducta agresiva en las carreteras que reivindica que la agresión interpersonal en la conducción es resultado de la ira causada por la frustración de las propias metas. De acuerdo con este planteamiento, los conductores que conducen en carreteras congestionadas acumulan frustración que luego puede desembocar en episodios de *"road rage"* y a la agresión hacia otro usuario de la vía. La ira se considera entonces como un impulso que los conductores son incapaces de controlar. Aunque esta explicación de la hipótesis de la frustración-agresión (Dollard et al., 1939) puede ser correcta en algunos casos, casi la totalidad de los conductores parece adaptarse bien a las condiciones en las carreteras.

Además de la frustración provocada por el impedimento de continuar nuestro trayecto, la conducción arriesgada de otras personas y la hostilidad directa,

como ya comentábamos, provoca irritación y puede llevar a conducta agresiva. Sin embargo, puede sugerirse que los procesos psicológicos tras la irritación provocada por la conducción arriesgada o por la hostilidad son completamente diferentes. En el primer caso, alguien infringe una norma legal y social mientras que en el segundo, el acto es claramente agresivo y dirigido al otro conductor. Por lo tanto, los casos de hostilidad directa llevarían a una respuesta más grave que la infracción de las reglas.

Veamos otra explicación posible: Un fallo en el acatamiento de una advertencia o una maniobra errónea de otro conductor puede ser suficiente para desencadenar el escape de una frustración reprimida que se dirige hacia el conductor que está ofendiendo. Además, existe un número de factores que explican por qué la conducción, en particular, provoca que se manifieste esta frustración. Agresión instrumental versus agresión hostil.

#### **Agresión instrumental versus agresión emocional**

Shinar (1998), siguiendo el modelo de frustración-agresión propuesto por Dollard et al. (Dollard, Doob, Miller, Mowrer y Sears, 1939), considera que las conductas de conducción agresiva constituyen un síndrome de frustración en la conducción desencadenadas por el contexto del conductor. Estas conductas pueden adquirir dos formas:

- agresión instrumental (zigzaguear, cruzarse, saltarse los semáforos en rojo...): aquella que permite al conductor agresivo adelantar, avanzar, etc. a costa de infringir los derechos de otros usuarios de la vía;
- agresión hostil: aquella que se dirige hacia el objeto de la frustración (Shinar, 1998; Baron y Byrne, 1994).

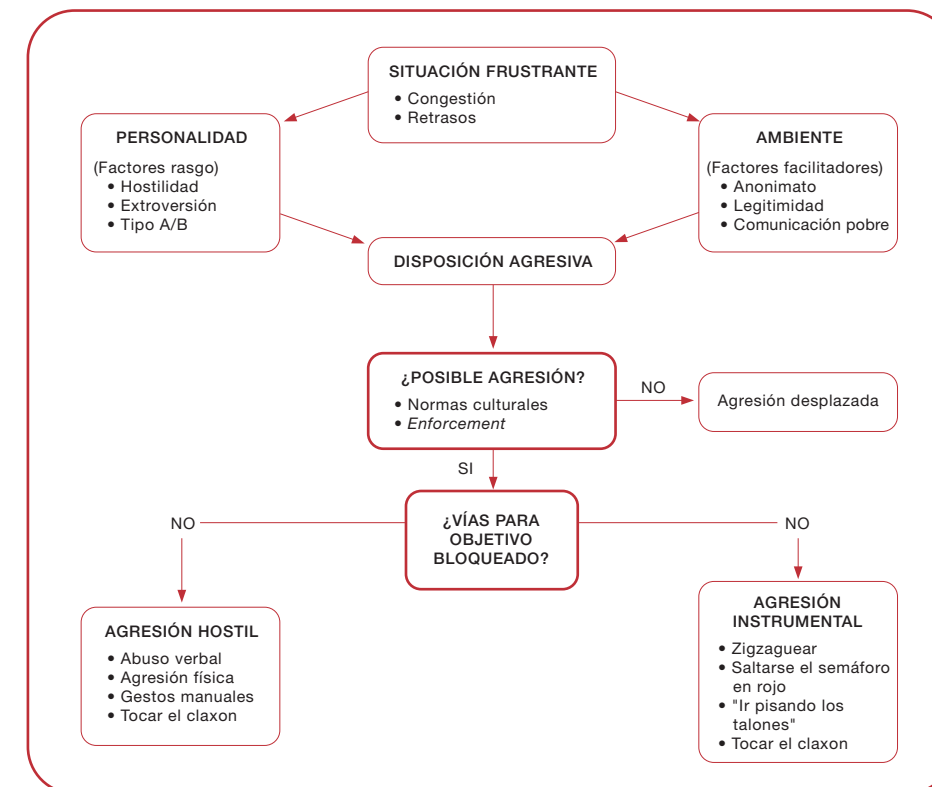
La dicotomía agresión instrumental versus agresión emocional parece particularmente relevante para la comprensión y explicación de la conducta agresiva en el ámbito de la conducción. La agresión instrumental hace referencia a los casos en los que el agresor utiliza la conducta agresiva como medio para lograr metas no perjudiciales (no dañinas), es decir, no existe deseo de hacer daño a otra persona. Las metas de la agresión instrumental pueden ser psicológicas (por ejemplo, proteger o incrementar la autoidentidad o el sentido del dominio o poder) así como recompensas materiales (como por ejemplo, llegar antes al destino). En este sentido, los cambios rápidos y frecuentes de carril en

una situación de tráfico denso pueden tener como primer objetivo ganar tiempo y, de este modo, tener fines instrumentales. Esta conducta puede forzar a otros usuarios de la vía a cambiar sus conductas planificadas y variar sus trayectorias y de este modo violar sus expectativas y espacio vital. En los casos de agresión emocional o agresión hostil, el objetivo fundamental del agresor es causar sufrimiento y daño a la víctima. Es el caso de conductores que persiguen a otros conductores porque su conducta les ha molestado.

Sin embargo, algunas conductas como por ejemplo "pisar los talones", que pueden haber comenzado como un intento instrumental de mantener el avance (progreso) debido a la presión percibida del tiempo, pueden llegar a convertirse en represalias agresivas por parte del emisor cuando percibe que los otros conductores no le favorecen su trayectoria. En este caso, el objetivo fundamental del conductor emisor ha cambiado desde pretender una meta instrumental, concretamente el progreso o avance debido a la presión del tiempo, hasta dar desahogo a sentimientos de frustración o enfado. Asimismo, el receptor (en este caso víctima o agredido) puede percibir dichas conductas como acciones intencionales de causarle daño psicológico, especialmente si van acompañados de toques repetidos y continuados de claxon y gestos groseros por parte del conductor emisor, lo que puede ocasionar otra respuesta agresiva por parte del receptor. De este modo, la conducta de conducción agresiva puede dar lugar a un bucle bidireccional.

Shinar considera que el mayor beneficio de la aplicación de este modelo de frustración-agresión para el propósito de la seguridad vial es que ofrece un enfoque sistémico para abarcar el problema. De tal forma que puede ser utilizada para demostrar que la agresividad en la conducción agresiva puede ser reducida no sólo cambiando la conducta del conductor directamente sino también realizando cambios en el ambiente que provoca la agresión.

Shinar ofrece un sistema que incluye los factores predisponentes que contribuyen a una disposición a la conducta agresiva y en última instancia incrementan la posibilidad de incidencia de la agresión en la conducción. Estos son (1) comunicación aplacada entre los conductores "frustrados y frustradores"; (2) amenaza aminorada de sanción de otros conductores debido al blindaje y anonimato que supone el vehículo para el agresor (Ellison-Potter, 1997). La representación esquemática del sistema ilustra la relevancia de cada concepto



**Representación esquemática del modelo de frustración-agresión en la conducción (Shinar, 1998)**

considerando un conductor detenido detrás de otro coche en una intersección señalizada. Mientras el semáforo está en rojo, el deseo del conductor de avanzar es frustrado, pero la detención del coche de delante es legítima por lo que no se convierte en una conducta agresiva. Si el conductor de delante no se mueve una vez el semáforo cambia a verde, entonces no hay legitimidad en la frustración y el conductor está en disposición de tocar el claxon.

### 7.3 Aproximación social-cognitiva del procesamiento de la información: Teoría del aprendizaje social

En general, la tendencia a recurrir a la agresión física y a la violencia se halla directamente relacionada con la magnitud de la reacción de un conductor ante la conducción arriesgada y la hostilidad de otros conductores. Sin embargo, desde una aproximación social, la ausencia de relación entre agresión física y enfado

del conductor indica que la emoción, por ejemplo, la ira o enfado, no siempre precede a la conducta de conducción agresiva. Contrariamente a las teorías que consideran la agresión como resultado de la frustración y la ira, algunos autores como Baron y Richardson (1994) o Berkowit (1993), apoyan el punto de vista de que:

*«(...) la agresión puede generalmente utilizarse por algunos como una estrategia social para solucionar un problema.» (Baron y Richardson, 1994; Berkowitz, 1993)*

Por lo tanto, de acuerdo con la aproximación social-cognitiva del procesamiento de la información, el desarrollo de la agresividad puede ser rastreado hasta las experiencias de aprendizaje social.

En el contexto de la conducción, la conducta agresiva generalmente es bien tolerada y una reacción por parte de otros conductores es insólita (o al menos poco común). De este modo, puede suponerse que algunos conductores pueden haber aprendido a recurrir a la conducta agresiva en situaciones que no tienen ningún contenido emocional. En tales casos, el conductor utiliza la conducta agresiva como un instrumento para alcanzar sus metas (no como una expresión de una emoción intensa) (Lajunen y Parker, 2001).

Esta suposición de Lajunen y Parker, derivada de sus investigaciones va más allá ya que los datos además proporcionan de algún modo sustento a la idea de que:

*«la conducción agresiva puede considerarse como una estrategia aprendida para solucionar problemas a través de la experiencia en la conducción y la exposición a una variedad de situaciones de tráfico.» (Lajunen y Parker, 2001)*

En definitiva, un buen número de comportamientos agresivos de los conductores, especialmente en los jóvenes, tienen como raíz la observancia de modelos violentos en los medios de comunicación. Recordemos aquí, por ejemplo, la enorme cantidad de héroes de televisión que utilizan el automóvil como un instrumento de agresividad. Resulta evidente, pues, que la actividad de conducción se ve muy influida por las normas prevalentes entre los miembros del grupo social en el que vive el conductor, por las películas, series televisivas, retransmisiones deportivas en las que hay violencia, etc., y desde luego, por el cotidiano ejemplo ofrecido por muchos usuarios de las vías públicas.

Este modelo plantea que la agresividad es producto de dos procesos,

constituyentes de todo aprendizaje vicario: la adquisición de conductas nuevas se realiza a partir de la observación de modelos significativos, a través de un proceso de modelado y la manutención de las conductas agresivas se basa en procesos de condicionamiento operante. En la misma línea Lajunen y Parker (2001) explican que la conducción agresiva puede considerarse una estrategia aprendida para solucionar problemas a través de la experiencia en la conducción y la exposición a una variedad de situaciones de tráfico.

#### **7.4 Hipótesis de la desinhibición de la agresión**

La agresión en la carretera puede comprenderse de modo útil en términos de desinhibición del concepto agresión, que puede trazarse en la monografía clásica Frustration and Aggression (Dollard, Doob, Miller, Mowrer y Sears, 1939), utilizada por Turner et al. (1975) para explicar sus efectos en tocar el claxon y constituye una parte integral de la perspectiva del aprendizaje social de Bandura (1983).

El concepto central es la desinhibición de la agresión, el debilitamiento de las restricciones contra hacer daño. Un mecanismo para la desinhibición es la exposición a la conducta agresiva sin castigo por parte de otros, especialmente si hay alguna novedad implicada.

Carteles cinematográficos, uso de drogas o alcohol, tendencia de las subculturas a la agresión, la erosión de los valores de la comunidad, etc. pueden combinar junto con el anonimato de las autopistas, la probabilidad de escape, y el llevar armas de fuego en los vehículos disminuyen las inhibiciones.

La activación fisiológica inducida por la conducción de un vehículo, en sí mismo, así como la exposición a las frustraciones en el tráfico contribuye a no hacer caso de los factores de inhibición en un contexto que conduce a la respuesta agresiva.

La violencia en la carretera es producto de los controles sociales y personales debilitados que pueden actuar junto con las circunstancias ambientales inductoras de la activación, tales como la congestión del tráfico, las presiones del tiempo o la tensión familiar.

La extensión de la violencia como un fenómeno contagioso fue discutida por Lebon (1895/1960) en su trabajo clásico sobre conducta de grupo. Vio que los grupos humanos estando en un estado de atención expectante, susceptible de sugestión y pensando en términos de imágenes, pueden evocar impulsos destructivos. Para Lebon, el contagio era un proceso fundamental y poderoso por el que las ideas, sentimientos y emociones se amplían.

El concepto de desinhibición de la agresión se considera resultado de la influencia de múltiples canales asociados con la activación fisiológica, el contexto del tráfico, los guiones agresivos y los mecanismos de contagio encadenados con los medios de comunicación. El modelamiento y la sugestión tienen un papel importante durante la difusión de un prototipo de conducta agresiva.

## 7.5 Hipótesis del “anonimato”

En correspondencia con la teoría de la desindividualización (“deindividuation”) de Cimbrado (1969), el automóvil proporciona a los conductores, tanto a las mujeres como a los hombres, un alto grado de anonimato y despersonalización (Novaco, 1991). Se ha encontrado que los conductores “despersonalizados” a través del uso de los cristales tintados exhiben altos niveles de conductas de conducción peligrosa, tales como acelerones tras el cambio de semáforo y no acatar las señales (Wiesenthal y Janovjak, 1992). De acuerdo con Lightdale y Prentice (1994), incluso las diferencias de género en tendencias agresivas desaparecen bajo condiciones de despersonalización.

*«(...) según Wark (Traffic Institute de la Northwestern University), los coches son para las personas como un amortiguador. El coche proporciona un sentimiento de aislamiento. El aislamiento hace más fácil a la gente deshumanizar a otros conductores. Y de este modo, hace más fácil ser agresivo hacia ellos. Porque el contacto cara a cara actúa como un mecanismo represivo y las personas son mucho más correctas.» (Johnson, 1997)*

Un estudio de campo llevado a cabo por Ellison, Govern, Petri y Figler, (1995) desde el Departamento de Psicología de la Towson State University, consideró la

relación entre anonimato y conducta de conducción agresiva, e ilustra la hipótesis muy gráficamente. Estos autores diseñaron la situación siguiente: un conductor que actuaba como cómplice se situó delante de 60 coches en un semáforo en rojo. Cuando el semáforo cambió a verde, el cómplice permaneció detenido y registró la conducta de tocar el claxon durante un período de 12 segundos. Los resultados se discutieron dentro del esquema teórico de la teoría de la despersonalización: los sujetos que conducían bajo una condición de anonimato (ventanillas subidas,...), frente a aquellos que lo hacían en una disposición identificable (ventanillas bajadas, descapotables,...), manifestaron una menor latencia en tocar el claxon (es decir, de forma significativa comenzaban los pitidos ante la inmovilidad del cómplice antes), mantenían durante más tiempo el sonido y los toques de claxon más reiterados que los sujetos en la condición identificable.

En general, los resultados de este estudio son consistentes con los hallazgos previos acerca de que el anonimato facilita la agresión (Deiner et al., 1976; Jorgenson y Dukes, 1976; Rehm, Steinleit, Er y Lilli, 1987) y apoyan también la teoría de la desindividualización de Cimbrado (Cimbrado, 1969). Parece que un automóvil cerrado puede proporcionar al ocupante un sentido de anonimato que sirve para facilitar la conducta agresiva.

Sin embargo, estos autores (Ellison et al., 1995) también apuntan que toda interpretación causal debe realizarse con mucha cautela, debido a las limitaciones inherentes en el diseño post-facto empleado en este estudio. Es posible que las diferencias previas en las personalidades o en el humor de los sujetos en ambas condiciones (condición identificable y condición anónima) reflejadas en el hecho de subir y bajar las ventanillas del vehículo, fueran las responsables de alguno o todos los efectos observados (Ellison, Govern, Petri y Figler, 1995).

En cualquier caso, parece dominar la postura que defiende que la agresión en las carreteras puede estar facilitada por el anonimato y la ausencia del contacto social característico del conductor. “El coche puede ser una burbuja privada que permite que el Mr Hyde que hay dentro de todos nosotros salga cuando estamos de mal humor (cuando se nos cruzan los cables)”, afirma Raymond Novaco (Nadis y Mackenzie, 1993, p. 37). Es el anonimato del conductor del coche el que parece responsable de la liberación de la agresión que de otro modo se inhibiría.

Hemos recogido una pequeñísima muestra de algunas hipótesis y modelos explicativos de la agresividad en la conducción. No son las únicas, sin embargo sí las más aceptadas por haber realizado intentos fructuosos por demostrarlas empíricamente. Otras explicaciones permanecen pendientes de esa comprobación empírica. Ejemplo de ello es la hipótesis de la conducta compensatoria, basada en la conocida teoría del riesgo constante y en la teoría homeostática del riesgo. Estas teorías intentan resolver la paradoja entre el incremento de la seguridad y sofisticación de la tecnología en vehículos y vías y unas tasas de accidentalidad, lesiones y muertes relativamente constante.

Al igual que la implantación de los frenos ABS, provocó un aumento de los accidentes, que se explica por el cambio conductual inducido por las mejoras de seguridad en automóvil.

Al respecto, aplicando esta teoría al ámbito de la agresividad en la conducción, en 1993 un análisis realizado en el estado de Virginia, apuntó que los coches equipados con air-bag tienden a ser conducidos de forma más agresiva. Una cuestión abierta a la investigación, que cualquier industria automovilística interesada por la seguridad vial, casi tiene el deber de investigar con detenimiento.

## Referencias bibliográficas

- AAA Foundation for Traffic Safety (1997). *Aggressive driving: three studies*. Washington, DC. AAA Foundation for Traffic Safety.
- Abel, L. (1998). "Road Rage: attitude toward world is driving each driver". *The Sun Herald*, 114, nº 205.
- Aberg, L. y Rimmo, P. A. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour, *Ergonomics*, 41, 39-56.
- Alonso, F. Martínez, T.; Sanmartín, J. (1995): "La documentación en Tráfico y Seguridad Vial". En Luis Montoro, Enrique Carbonell, Jaime Sanmartín y Francisco Tortosa: "Seguridad Vial: Del factor humano a las nuevas tecnologías". Ed. Síntesis. Madrid, 1995.
- Alonso, F.; Montoro, L. Tortosa, F. (1995): "Estado del arte' de la psicología aplicada al tráfico y la seguridad vial" Anuario de Psicología. Universitat de Barcelona. Numero 64 (1). (Monográfico sobre Seguridad Vial).
- Alonso, F. (2002): Proyecto Docente. Tráfico y Seguridad Vial (Sin publicar)
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L. Et al. (2002): La agresividad en la conducción: una investigación a partir de la visión de la población española. Cuadernos de Reflexión Attitudes.
- Anselmi, D.I. (1998). *Questions of gender*. New York: McGraw-Hill.
- Archer, J. y Haigh, A. (1999). "Sex differences in beliefs about aggression: opponenet's sex and the form of aggression". *British Journal of Social Psychology*, 38, 71-84.
- Archer, J. (1989). "From the laboratory to the community: studying the natural history of human aggression". En *Human Aggression: Naturalistic Approaches*. London: Routledge, pp. 25-41.
- Archer, D. y McDaniel, P. (1995). Violence and gender: Differences and similarities across societies. En R.B. Ruback y N.A. Weiner (eds.) *Interpersonal violent behaviors: Social and cultural aspects*. New York: Springer.
- Baenninger, R. (1991). Violence, Aggression and targets; an overview, en R. Baenninger, (ed.) *Targets of Violence and Aggression*. Nort Holland: Elsevier Science Publishers.
- Bandura, A. (1983). Psychological mechanism of agresión. En R. G. Geen y E. I. Dronnerstein. *Aggression: Theoretical and empirical reviews*. (Volume 1). *Theoretical and methodological issues*, (pp. 1-35). New York: Academic Press.
- Bandura, A. (1963). Influences of models' reinforcement contingencies on the acquisition of imitative responses. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1, 589-596.
- Bandura, A. (1994). Social cognitive theory of mass communication. En J. Bryant y D. Zilman (Eds.), *Media effects*. Mahwah, NJ: Erlbaum.
- Baron, R. A. (1976). The reduction of human aggression: a field study of the influence of incompatible reactions, *Journal of Applied Social Psychology*, 30, 318-22.
- Baron, R. A. y Richardson, D. (1994). *Human Agresión*. Plenum Press, New York.
- Baron, R. A. (1977). *Human Aggression*. New York: Wiley.
- Baron, R. A. y Byrne, D. (1994). *Social psychology* (7th ed.). Boston: Allyn and Bacon.
- Baumrind, D. (1971). Current patterns of parental authority. *Developmental Psychology Monographs*, 4 (1,2).
- Baumrind, D. (1991). Parenting styles and adolescent development. En J. Brooks-Gunn, R. Lerner y A. C. Petersen (Eds.): *The encyclopedia of adolescence (Vol. 2)*. New York: Garland.
- Beimes, D. (1993). "Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol, Drugs and Driving* 9, 129-142.
- Bellesiles, M. A. (1999). *Lethal imagination*. New York: New York University Press.
- Berkowitz, L. (1993). "Aggression: its causes, consequences and control". McGraw-Hill, New York.
- Björklid, P. (1987). Unga forares trafikakerhetsproblem – ett könsrollsperspektiv (The traffic safety problem of young drivers – a gender role perspective). En K. Spolander (ed.), *Ungdom och trafik – en omojling kombination? (Youth and traffic – an impossible combination?)*, p. 17-31. NTF, Stockholm.
- Black, S. (1966). *Man and motor cars*. London: Secker and Warburg.
- Blanchard, D. C. y Blanchard, R. J. (1984). Affect and agresión: an animal model applied to human behaviour. In Blanchard, D. C.; Blanchard, R. J. editors. *Advances in the study of aggression*, 1. New York: Academic Press, 1-62.
- Blockley, P. N. y Hartley, L. R. (1995). Aberrant driving behaviour: errors and violations, *Ergonomics*, 38, 1759-1771.
- Boyle, J.; Dienstfrey, M. A. y Sothoron, A. (1998a). "National Survey of Speeding and Other Unsafe Driving Actions". Volume I: *Methodology*, Final Report, NHTSA.
- Boyle, J.; Dienstfrey, M. A. y Sothoron, A. (1998b). "National Survey of Speeding and Other Unsafe Driving Actions". Volume II: *Driver Attitudes and Behavior*. Final Report, NHTSA.
- Boyle, J.; Dienstfrey, M. A. y Sothoron, A. (1998c). "National Survey of Speeding and Other Unsafe Driving Actions". Volume III: *Countermeasures*. Final Report, NHTSA.
- Brewer, A. M. (1998). Road Rage: What, who, when, where and how? *Australian Transport Research Forum, (ATRF)*, 22nd, 22, 1, 489-507
- Brewer, A. M. (2000). Road Rage: What, who, when, where and how? *Transport review*, 20, 1, 49-64.
- Broome, M. R. (1985). The implication of driver stress. Proceedings of the Planning and Transportation Research and Computation (PTRC), Seminar N, Summer Meeting, Vol P270. London, UK: PTRC Education and Research Service.
- Bruner, J. (1997). *La educación puerta de la cultura*. Madrid: Visor.
- Burgess, C. N. W. (1998). "The Wilful Traffic Offender Profile and its Implications for Education and Training". En Grayson G.B. y Burgess, C. N. W.: *Behavioural Research on Road Safety VIII*, 11, 188-200.

- Buss, A. H. y Durkee, A. (1957). An inventory for assessing different types of hostility. *Journal of Consulting Psychology*, 21, 343-9.
- Byrne, G. (2001) "Road rage". *New Scientist*, 38-41.
- Campbell, B. J. (1992). "Behavioral factors in crashes". INT Symposium Road Traffic Accident, 74-78.
- Car and Driver (1989) nº 6.
- Conell, D. y Joint, M. (1996). Driver Aggression, en *Aggressive Driving: Threer Studies por la AAA Safety Foundation for Traffic Safety*, 25-35.
- Cook, W. J. (1996). "Mad drivers disease: a survival guide for handling". *US News and World Report*, 121, 19, 74-76.
- Chisvert, M.; Sanmartín, J.; Montoro, L.; Ballestar, M.L.; Alonso, F. (2001) "Gestión y análisis de datos de accidentes de tráfico: Procedimientos, métodos y técnicas". Linea Editorial Intras. (Serie Estudios)
- Deery, H. (1998). "Identifying Subtypes of Young Novice Drivers". *Report Monash University Accident Research Centre*, 11.
- Deery, H. y Fildes, B. N. (1999). "Young Novice Driver Subtypes: Relationship to High-Risk Behavior, Traffic Accident Record, and Simulator Driving Performance". *Human Factors*, 41, 4, 628-643.
- Deffenbacher, J. L.; Oetting, E. R. y Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale, *Psychological Reports*, 74, 83-91
- Denmark y colls. (1988). Guidelines for avoiding sexism in psychological research: A report of the ad hoc committee on non-sexist researc. *American Psychologist*, 43, 582-585.
- Depoy, J. (1999). "Road rages on". *Roads and Bridges*, 37, 2, 10.
- Depoy, T. J. (1997). "Road rage rages on". *Roads Report*, 37, 2, pg. 10.
- Diener, R. (1976). Effects of prior destructive behavior, anonymity and grupo presence on deindividuation and agresión. *Journal of Personality and Social Psychology*, 33, 497-507.
- Dollard, J.; Doob, L. W.; Miller, N. E.; Mowrer, O. H. y Sears, R. R. (1939). *Frustration and aggression*. New Haven: Yale University Press.
- Donovan, D.M.; Umlauf, R.L. y Salzberg, P.M. (1998). "Derivation of Personality Subtypes Among High-Risk Drivers". *Alcohol, Drugs and Driving*, 4, 3-4, 233-244.
- Doob, A. y Gross, A. E. (1968). Status of frustrator as an inhibitor of horn nonking responses, *Journal of Social Psychology*, 76, 213-218.
- Duncan, J.; Williams, P. y Brown, I. (1991). Components of driving skill: experience does not mean expertise. *Ergonomics*, 34, 919-937.
- Edmunds, G. y Kendrick, D. C. (1980). *The measurement of human aggressiveness*. Chichester, Enfland: Ellis Horwood.
- Egido, A.; Alonso, F. y Esteban, C. (en prensa). *Una noción en cuestión: la agresividad al volante*.
- Elander, J.; West, R. y French, D. (1993). Behavioural correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 279-294.
- Elliot, B. (1999). Road rage-media hype or serious road safety issues? Paper presented at the *Third International Conference on Injury Prevention and Control*, Mayo 9-12, Brisbane, Australia, 14 pp.
- Ellison, P. A.; Govern, J. M.; Petri, H. L. y Figler, M. H. (1995). "Anonymity". *Journal of Social Behavior and Personality*, 10, 1, 265-272.
- Ellison-Potter, P. A.; Bell y Deffenbacher, J. "The effects of Trait Anger, Anonymity and Aggressive Stimuli on Aggressive Driving Behavior. NHTSA, U.S Department of Transportation, 1997.
- Ellison-Potter, P. A. (1997). *The effects of anonymity, aggressive stimuli, and trait anger on aggressive driving behaviour: a laboratory simulation*. Ph. D. Dissertation, Colorado State University.
- Erikson, E. (1968). *Identity: Youth and crisis*. New York: W.W.Norton
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Eysenk, S.; Pearson, P.; Easting, G. y Allsopp, J. (1985). "Age norms for impulsiveness, venturesomeness and empathy in adults". *Personality and Individual Differences* 6, 613-619.
- Félix, B.; Kluppels, L.; Meulemans, C.; Vandenreijt, B. y Wiseur, A. (2000). An Educational Programme for Aggressive Drivers. An alternative Penalty for Road Rage in Belgium.
- Ferguson, A. (1998). "Road Rage". *Time*, 64-68.
- Fodor, J. (1980). La explicación psicológica. En *Introducción a la filosofía de la psicología*. Madrid: Cátedra.
- Freud, S. (1930). *Civilization and its discontents*. London: Hogarth Press.
- Fumento, M. (1998). Road rage versus rality, *The Atlantic Monthly* (Número especial de Agosto, 1998), <http://theatlantic.com/issues/98aug/roadrage.htm>.
- Furnham, A. y Saipe, J. (1993). Personality characteristics of convicted drivers, *Personality and Individual Differences*, 14, 329-336.
- Geen, R. G. (1998). Agresion and antisocial behavior. En D.T.Gilbert, S.T.Fiske y G.Lindzey (Eds.), *Handbook of social psychology* (4th ed., vol. 2). New York: McGraw-Hill.
- Gibson, P. M. y Wiesenthal, D. L. (1996). The Driving Vengeance Questionnaire (DVQ): the development of a scale to measure deviant drivers' attitudes. In: LaMarsh Research Programme Report Series, 54, June 1996. North York, Ontario, Canada: LaMarsh Research Programme on Violence and Conflict Resolution, York University.
- Gjerde, H.; Christophersen, A. y Morland, J. (1992). "Amphetamine and drugged driving". *Journal of Traffic Medicine*, 20, 1, 21-26.

- Glendon, A. I., Dom, L., Matthews, J.G., Gulian, E., Davies, D. R. y Debeny, L. M. (1993). Reliability of the driving behaviour inventory, *Ergonomics*, 36, 6, 719-26.
- Goehring, J. B. (1997). "Taming the road warrior: Can aggressive driving be curbed?". NCSL; *Transportation Series*, 7.
- Goehring, J. B. (1998). "Aggressive driving". NCSL Transportation Driving
- Goehring, J. B. (2000). "Aggressive driving: background and overview report". *Environment, Energy and Transportation Program*, 2000.
- Grayson, G. B. y Lajunen, T. (1998). Driving Skills, safety and aggressive driving, Behavior research in road safety VIII, 11, 168-172.
- Green, S.D. (2000). "Sleepy, groggy, angry: drinking isn't the only road to impairment". Traffic Safety, 1, 16-17.
- Grey, E. M; Triggs, T. J. y Haworth, N. L. (1989). *Driver aggression: the role of personality, social characteristics, risk and motivation*. Federal Office of Road Safety, Report N°1. CR 81, March 1989.
- Guillou, J. (1989). Jag har ett skamligt förhållande till bilen (I have a disgraceful relationship to cars). En C. Heideken, (ed.), *Trafik*, p. 77-82, Stockholms Stadsmuseum, Stockholm.
- Gulian, E.; Debnay, L. M.; Glendon, A. I.; Davies, D. R. y Matthews, G. (1989a). Coping with drivers stress. In: McGuigan, F.; Sime, W. E.; Wallace, J. M. editors. *Stress and tension*, 3, New York: Plenum Press, 173-186.
- Gulian, E.; Glendon, A. I.; Mathews, G.; Davies, D. R. y Dehney, L. M. (1990). The stress of driving: a diary study, *Work and Stress*, 4, 1, 7-16.
- Gulian, E.; Matthews, G., Glendon, A. I.; Davies, D. R. y Debnay, L. M. (1989). Dimensions of driver stress. *Ergonomics*, 32, 585-602.
- Hansen, C. P. (1988). Personality characteristics of the accident involved employee. *J Bus Psychol*, 2, 346-365.
- Harré, N.; Brandt, T. y Dawe, M. (2000). "The development of risky driving in adolescence". *Journal of Safety Research*, 2000, 31, 4, 185-194.
- Harris, M. B. (1995). Ethnicity, gender and evaluations of aggression. *Agrr Behav*, 21, 343-357.
- Hartley, L. R. y Hassani, J. (1994). "Stress, violations and accident". *Appl Ergon*, 25, 221-234.
- Hartley, L. R y Reid, J. M. (1995). "Disfunctional driving behaviours: a cognitive approach". *Driver fatigue and driving driver impairment*, 233-247.
- Hauber, A. R. (1980). The social psychology of driving behaviour and the traffic environment: research on aggressive behaviour in traffic, *International Review of Applied Psychology*, 29, 461-474.
- Hennessy, D. A (1995). The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours. Unpublished Master's Thesis. Toronto, Canada: York University.
- Hennessy, D. A. y Wiesenthal, D. L. (1997). The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours, *Ergonomics*, 40, 3, 348-361.
- Hennessy, D. A (1998). The interaction of person and situation within the driving environment: daily hassles, traffic congestion, driver stress, aggression, vengeance and past performance. Unpublished Doctoral Dissertation. Toronto, Canada: York University
- Hennessy, D. A. y Wiesenthal, D. L. (1999). "Traffic congestion, driver stress and driver aggression". *Aggressive Behavior*, 25, 6, 409-423.
- Hingson, R. H.; Howland, J.; Schiavone, T. y Damiaata, M. (1990). "The Massachusetts saving lives program:six cities widening the focus from drunk driving to speeding, reckless driving and failure to wear safety belts". *Journal of Traffic Medicine*, 18, 3, 123-132.
- Hohn, R. L. (1998). "Aggressive driving and road rage:they aren't the same". *The Police chief*, 65, 7, 16-20.
- Holzapfel, H. (1995). "Violence and the car". *World transport policy and Practice*, 1, 41-44.
- House, R. J y Rizzo, J. R. (1972). "Role conflict and ambiguity as a critical variables in a model of organisational behaviour". *Organisational Behaviour and Human Performance*, 7, 467-505.
- Izard, C. E. (1993). Four systems for emotion activation: cognitive and noncognitive processes, *Psychology Review*, 100, 1, 68-90.
- James, L. (1997) "The symptoms of Road Rage". Subcommittee on Surface Transportation and Infrastructure, US House of Representatives (Washington, DC), July 17, 1997. Testimony of Traffic Psychology, Univesity of Hawaii, Honolulu.
- James, L. (2000). Oahu Traffic Safety Council. Traffic Psychology Handout. <http://www.soc.hawaii.edu>
- James, L. y Nahl, D. (1998). *Road Rage and Aggressive driving*. <http://www.aloha.net>
- James, L. y Nahl, D. (2000). "Aggressive driving is emotionally impaired driving". Conference Paper, 2000.
- Johnson, K. (1997). "Frustration drives road rage". *Traffic Safety*, 9-13.
- Johnson, K. (1999). "Aggressive drivers: communitities take a closer look". *Traffic Safety*, 99, 5,10-11.
- Johnson, K. (2000). " Aggressive driving: one city's solution". *Traffic Safety*,4, 17-19.
- Joint, M. (1995). "Road rage". En *Aggressive Driving: Three Studies*, AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, D. c.
- Jonah, B. (1997). Sensation seeking and risky driving. A review and syntheesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 651-665.
- Jorgenson, D. O. y Dukes, F. O. (1976). Deindividuation as a function of density and group membership. *Journal of Personality ans Social Psychology*, 34, 24-29.
- Kanner, A. D.; Coyne, J. C.; Schaefer, C. y Lazarus, R. S. (1981). Comparison of two modes of stress measurement: daily hassles and uplifts versus major life events. *J Behav Med*, 4, 1-39.
- Karr, A. (1998). "Concerns about aggressive driving". *Traffic Safety*, 9, 5, 7.
- Kendrich, D. T. y MacFarlane, S. W. (1986). "Ambient temperature and horn-honking: a field study of the heat/aggression relationship". *Environment and Behaviour*, 18, 179-191.
- Kohlberg, L. (1969). Stage and sequence: The cognitive-developmental approach to socialization. In D.Gosling (Ed.) *Handbook of socialization theory and research*. Chicago: Rand McNally.
- Kohlberg, L. (1976). Moral Stages and moralization: The cognitive-developmental approach. In T.Lickona (Ed.) *Moral development and behavior*. New York: Holt, Rinehart & Winston.
- Kontogiannis, T.; Kossivelou, Z. Mamaras, N. (en prensa). *Self reports of aberrant behaviour on the roads: erros and violations in a sample of Greek drivers*.
- Koslowsky, M. (1997). Commuting stress: problems of definition and variable identification. *Appl Psychol Int Rev*, 46, 153-173.
- Lajunen, T. (1997). *Personality factors, driving style and traffic safety*. PhD theisi, Faculty of Arts, University of Helsinki.
- Lajunen, T. y Parker, D. (2001). "Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general agressiveness, driver anger and aggressive driving". *Accident Analysis and Prevention*, 33, 3, 243-255.
- Lajunen, T.; Parker, D. y Stradling, S. G. (1998). "Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in uk drivers". *Transportation Research Part F 1*, 12, 107-121.
- Lajunen, T.; Parker, D. y Stradling, S. G. (1998). "Driving skills, safety and aggressive driving". *Behavior Research in Road Safety VIII*, 11, 168-172.
- Lajunen, T.; Parker, D. y Summala, H. (1999)."Does traffic congestion increase driver aggression?". *Transportation Research Part F 2*, 225-236.
- Lawton, R.; Parker, D.; Stradling, S. G. S. y Manstead, A. S. R. (1997a). The role of affect in predicting social behaviours: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 1258-1276.
- Lawton, R.; Parker, D.; Stradling, S. G. S. y Manstead, A. S. R. (1997b). Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations. *British Journal of Psychology*, 88, 249-262.
- Lawton, R.; Parker, D.; Stradling, S. G. S. y Manstead, A. S. R. (1997c). Self reported attitude towards speeding and its possible consequences infive different road contexts. *Journal of Community & applied Social Psychology*, 22, 509-530.
- Lawton, R.; Parker, D.; Stradling, S. y Manstead, A. (1997). The role of affect in prodiciting social behaviours: the case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27, 1258-1276.
- Lex Motor Group (1996). Lex Report of Motoring. Lex Motor Group, London.
- Lonero, L.; Clinton, K.; Wilde, G.; Roach, K.; McKnight, J.; Maclean, H.; Guastello, S. y Lambie, R. (1994). The roles of legislation, education and reinforcement in changing road user behaviour. Toronto: Ontario Ministry of Transportation.
- Lightdale, J. R. y Prentice, T. A. (1994). Rethinking sex differences in aggression: aggressive behavior in the absence of social roles. *Pers Soc Psychol Bull*, 20, 30-44.
- Lindeman, M.; Harakka, T. y Keltikangus-Jarvinen, L. (1997). Age and gender differences in adolescent reactions to conflict situations: aggression, prosociality and withdrawal. *Youth Adolesc*, 26, 339-351.
- Lonero, L. P. (2000). "A preliminary heuristic model of aggressive behaviour in drivers". *Aggressive Driving Issues Conference*, 2000.
- Lowenstein, L. F. (1997). "Research into Causes and Manifestation of Aggression in Car Driving". *Police Journal*, 70, 3, 263-270.
- Luoma, J. (1995). Driver Behaviour at Intersections in Finland and Michigan, Paper presented at *74th Annual Meeting of the Transportation Research Board*, Washington, D. C.
- Maccoby,E.E. y Jacklin, C.N. (1974). *The psychology of sex differences*. Palo Alto, CA: Stanford University Press.
- Mackay, C. J.; Cox, T.; Burrows, C. G. y Lazzzerini, A. J. (1978). An inventory for the measurement of self reported stress arousal. *Br J Soc Clin Psychol*, 17, 283-284.
- Mars, W. C. (1992). "Negligent Operator Treatment Evaluation Systems". Detailed Findings.
- Marsh, P. y Collent, P. (1986). *Driving passion*. London: Jonathan Cape.
- Martinez, T.; Alonso, F. "Análisis documental. Introducción a las técnicas bibliométricas" En Francisco Tortosa, Cristina Civera y Constanza Calatayud (Directores): "Prácticas en historia de la Psicología". Ed. Promolibro. Valencia, 1995.
- Matthews, G.; Dom, L.; Hoyes, T. W.; Davies, D. R.; Glendon, A. I. y Taylor, R. G. (1998). "Driver Stress and Performance on a Driving Simulator". *Human Factors*, 136-149.
- Matthews, G.; Dron, L. y Glendon, A. I. (1991). Personality correlates of drivers stress. *Personality and Individual Differences*, 12, 535-549.
- Matthews, G.; Tsuda, A.; Xin, G. y Ozaki, Y. (1999). "Individual differences in drivers stress". *Ergonomics*, 42, 3, 401-415.
- Maycock, G. Lockwood, C. R. y Lester, J. F. (1991). The a accident liability of car drivers. *TRRL Report RR 315*. Crowthorne: Transport and Toad Research Laboratory.

- Mayor, L. y Musitu, G. (2001). Funcionamiento familiar y procesos psicológicos (Psicología de las Relaciones humanas). En F. Tortosa y F. Escrivá (Dir.), *Relaciones Humanas, Educación y Administración Familiar* (vol. 1). Madrid: Artes Gráficas Palermo S.L.
- Mayor, L. y Tortosa, F. (1995). Introducción. En L. Mayor y F. Tortosa (Eds.), *Ambitos de aplicación de la psicología de la motivación*. Bilbao: Desclée de Brouwer, S.A. (2ª edición revisada)
- Mayor, L. (1985). *Consideraciones científicas y metodológicas acerca de la psicología de la motivación*. Valencia: Pau-Promolibro.
- Mocann, B.; Delille, B.; Dittmar, H. y Garland, D. (1993). Surface Transportation Policy Project, , 3.
- Mcgarva, A. R. y Steiner S. M. (2000). "Provoked driver agresion and status: a field study". *Tranportation Research, Part F*, 2000, 167-179.
- Mcknight, A. J.; Scott-Tippets, A. (1995). "Traffic Violator Courses: What and Wheter". Annual Proceedings Ass. For the Advancement Automot. Med.
- Mcmillen, D. L.; Adams, M.S.; Wells-Parker, E.; Pang, M.G. (1992). "Personality Traits and Behavior of alcohol impaired". *Addictive Behaviors*.
- Meadows, M. L. (1994). *Psychological Correlates of Road Crash Types*. PhD Thesis, University of Manchester.
- Meadows, M. L. y Stradling, S. G. (2000). Are women better drivers than men? Tools for measurin driver behaviour. En J. Hartley y A. Branthawate (eds. ) *The Applied Psychologist*. 2nd Edition. Open University Press.
- Millan, M. y Tortosa, F. (2001). Educación Familiar: De la socialización a la autorrealización. En F. Tortosa y F. Escrivá (Dir.), *Psicología y Gestión Familiar* (vol. 5). Madrid: Artes Gráficas Palermo S.L.
- Mizell, L. & Co. (1997). "Aggressive Driving". In *Aggressive Driving: Three Studies*. AAA Foundation for Traffic Safety Resources, 1997.
- Monash University, Human Factors Group (1997). Driver Aggression: The role of personality, social characteristics, risk and motivation. Monash University Accident Research Centre.
- Montoro, L.; Carbonell, E.; Sanmartin, J. y Tortosa, F. (1995) "Seguridad Vial: Del factor humano a las nuevas tecnologías" Ed. Sintesis.
- Montoro, L.; Alonso, F.; Esteban, C. y Toledo, F. (2000). "Manual de Seguridad Vial: El Factor Humano" Ed. Ariel.
- Naatanen, R. y Summala, H. (1976). *Road user Behavior and Traffic Accidents*. North Holland/American Elsevier, Amsterdam and New York.
- Nadis, S. y Mackenzie, J. J. (1993). *Car trouble*. Beacon Press, Boston.
- National Highway Traffic Safety Administration (1995). Understanding Youthful Risk Taking and Driving. National Highway Traffic Safety Administration. U.S. Department of Transportation. June 1995, 6, 31-38.
- National Highway Traffic Safety Administration (1996). Traffic Safety facts(Report No. DOT SH 808 471). Washington DC: National Highway Traffic Safety Administration, U. S. Department of Transprotation.
- National Highway Traffic Safety Administration (1998). "Aggressive Driving: Help Get the Word Out".
- National Highway Traffic Safety Administration (1998). Strategies for aggressive driver enforcement.
- National Highway Traffic Safety Administration (1998a) Capital Beltway update: Beltway User Focus Groups, DTNH22-97-D-05018.
- National Highway Traffic Safety Administration (1998b) National Survey of Speeding and other unsafe driver actions. Volume II. *Driver Attitudes and behaviour*, Report DOT HS 808 749.
- National Highway Traffic Safety Administration (1999). Aggressive Driving and the Law. A Symposium.
- NETS (1998). Network of Employers for Traffic Safety. 1998, Planner. "Aggressive Driving".
- NHTSA, (1999). Traffic Safety Facts, 1998: A Compilation fo Motor Vehicle Crash Data form the Fatality Analysis Reporting Systema and the General Estimates System, National Center for Statistics and Analysis, U. S. Department of Transportation, Washington, 226 pp.
- Nicholl, A. M. (1970). "The motorcycle syndrome". *American Journal of Psychiatry* 126, 1588-95.
- Novaco, R. W. (1990). "Aggression on roadways". *Program in Social Ecology and Institute of Transportation Studies, University of Transportation Studies*. University of California.
- Novaco, R. W. (1991). Aggression on roadways, en R. Baenninger, (ed.) *Targests of Violence and Aggresssion*. Nort Holland: Elsevier Science Publishers.
- Novaco, R. W.; Stokols, D. S. y Milanese, L. (1990). Objective and subjective dimensions of travel impedance as determinants of commuting stress. *American Journal of Community Psychology*, 18, 231-257.
- Novaco, R. W.; Stokols, D. S.; Campbell, J. y Stokols, J. (1979). Trasnprotation, stress and community psychology. *American Journal of Community Psychology*, 7, 361-380.
- Ozeki, Y.; Haraguchi, M. y Tsuda, A. (1994<sup>a</sup>) Life stressor, coping, personality adn stress response in university students, *Japaneses Journal of Health Psychology*, 4, 1-9.
- Ozeki, Y.; Haraguchi, M. y Tsuda, A. (1994b). A covariance structural analysis to the psychooogical stress process in university students, *Japaneses Journal of Health Psychology*, 4, 1-9.
- Parker, D.; Manstead, A. S. R.; Stradling, S. G.; Reason, J. T. (1992). "Determinants of intention to commit driving violations". *Accident Analysis and Prevention*, 24, 117-131.
- Parker, D.; Reason, J. T.; Manstead, A. S. R. y Stradling, S. G. (1995). "Driving errors, driving violations and accident involvement". *Ergonomics*, 38, 1036-1048.
- Parker, D.; Reason, J. T.; Manstead, A. S. R. y Stradling, S. G. (1995c). "Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident". *Accident Analysis and Prevention*, 27, 571-581.
- Parker, D.; Lajunen, T. y Stradling, S. (1998). "Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road". *Transportation Research*, 11-24.
- Parker, D.; Lajunen, T. y Summala, H. (2002). "Anger and aggression among drivers in three european countries". *Accident Analysis and Prevention*, 34, 229-235.
- Parkinson, B. (2001). "Anger on and off the road". *British Journal of Psychology*, 92, 507-526.
- Parry, M. H. (1968). *Aggression on the road: A pilot study of behaviour in the driving situation*. London: Tavistock.
- Peck, R. C. (1999). "Research Pays off: California Develops Improved". *TR News*, 27-28.
- Pérez Alonso-Geta, P. y cols. (1996). El niño de 0 a 6 años pautas de educación. Madrid. Acento Editorial.
- Peterson, S.; Hoffer, G. y Millner, E. (1995). "Are drivers of air-bag-equipped cars more aggressive?" *Journal of Law and Economics*, 38, 251-263.
- Piaget, J. (1952). *The origins of intelligence in children*. New York: Oxford University Press.
- Pinillos, J. L. (1977). *Psicopatología de la vida urbana*. Madrid: Espasa-Calpe.
- Pinillos, J. L. (1985). *Personalidad y conducción*. En D.G.T. Primera Reunión Internacional de Psicología de Tráfico y Seguridad Vial. Madrid: Dirección General de Tráfico.
- Porter, B. E y Berry, T. D. (2001). "A nationwide survey of self-reported red light running: measuring prevalence, predictors, and perceived consequences". *Accident, Analysis and Prevention*, 2001, 33, 735-741.
- Postman, R. L. y Wilson, W. T. (1983). Cies.folloing on the motorway, *Ergonomics*, 26, 4, 317-327.
- Quinn, R. P y Shepard L. J (1994). "The 1972-3 Quality of Employment Survey". Institute for Social Research, University of Michigan, Ann Arbor, Michigan.
- Rathbone, D. B. y Huckabee, J. C. (1999). Controlling road rage: a literature review and pilot study. The AAA Foundation for Traffic Safety.
- Raub, R. A. y Wark, R. I. (2001). "Analysis of the aggressive driving survey given during the 17-18 (39 workshop national research council, Washington, DC". November 6-17, 2000 And to Selected TRB Committees at the 2001 Annual Meeting.
- Reason, J.; Manstead, A.; Stradling, S.; Baxter, J. y Campbell, K. (1990). "Erros and violations on the road: a real distintion? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- Rehm, J.; Steinleitner, M. y Lilli, W. (1987). Wearing uniforms and aggression. A field experiment. *European Journal of Social Psychology*, 17, 357-360.
- Rickabaugh, C. (1998). Sex and gender. New York. McGraw-Hill.
- Robinson, A. R. (2001). "Objectives of Advanced Driver Education". *Transportation Research Circular*, 2001, 1, 31-33.
- Rogers, R. A. (1991). "The vehicle: helping people survive and avoid crashes". *ITE Journal*, 1991, 7, 61, 39-42.
- Rotter, J. B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs*, 80, 1.
- Sample Surveys (1996). Road Rage. A study of attitudes and behaviour. UK: West Malling, Kent. Reprinted in November 1996.
- Sandqvist, K. (1993). Fathers and real men. About men's and fathers' roles in ideology and reality. Carlsson, Stockholm.
- Sandqvist, K. (1997). "Aggression and power". The appeal of automobiles. Human desires and the proliferation of cars, pg. 33-44.
- Sanfeliu, A; Alonso, F; Esteban, C (2002). "Publicidad y agresión en la conducción". En prensa.
- Sanmartín, J. (2002). *La mente de los violentos*. Barcelona: Ariel.
- Sarkar, S.; Martineau, A.; Emami, M., Khatib, M. y Wallace, K. (2000). "Aggressive Driving in Road Rage Behaviors on Freeways in San Diego, California. Spatial and Temporal Analysis of Observed and Reported Variations". *Transportation Research Record*, 7-13.
- Scheier, M.; Buss, A. y Buss, D. (1978). Self-consciousness, self-report of aggressiveness and aggression. *Journal of Psychology* 12, 133-140.
- Selzer, M. L. y Vinokur, A. (1974). Life events, subjetive stress, and traffic accidents. *American Journal of Psychiatry*, 131, 903-906.
- Shinar, D. (1998). "Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation". *Transportation Research Part F* 1, 137-160.
- Shuster, W. (1997). Road rage: Causes and dangers of aggressive driving. Washington, D. C: House Subcommitte on Surface Transportation.
- Sjöstrand, I. (1987). Travel bay car is necessary, to live isn't necessary. En K. Spolander (ed.) Young and traffic –an imposible combination? NTF, 87-109. Stockholm.
- Snow, R. W. (2000). "National Highway Safety Survey (1999): Monitoring". Mississippi State University, Social Science Research, 2000, pg. 35-40.
- Spolander, K. (1983). *Bilförares uppfattning om egen körförnaga*. Swedish Road and Traffic Research Institute, Linköping.
- Staub, E. (1996). Cultural-societal roots of violence. *American Psychologist*, 51, 117-132.
- Stevenson, M.; Palamara, P. y Morrison, D. (1999). "Psychological Factors and Young Driver Crash". *Road Safety Research, Policing, Education Conference*, 1999, 465-474.



- Storie, V. (1977). Male and Female Drivers: Differences Observed in Accidents. TRRL, Crowthorne, UK.
- Stradling, S. G. (1998). Strategies for Aggressive Driver Enforcement. National Highway. *Washington*, 3, 8, 1-16.
- Stradling, S. G. y Meadows y Beatty, S. (1999). *Factors affecting car use choices*. Ednburgh: Transport Research Institute, Napier University.
- Stradling, S. G. y Meadows, M. L. (2000). "Highway code and aggressive violations in UK drivers". *Aggressive Driving Issues*. Conference, 2000.
- Stradling, S. G.; Lajunen, T. y Parker, D. (2000). Inclinations and obligations, errors and violations: explaining driver behaviour. Symposium on Evaluating Theories in driver behaviour. *International Conference on Traffic and Transport Psychology*, Berna, 4-7 september 2000.
- Stradling, S. G.; Manstead, A. S. R. y Parker, D. (1992). Motivational correlates of violations and errors on the road. En G. B. Grayson (ed.) *Behavioural Research in Road Safety II*. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory (PA2193/92).
- Stradling, S. G. (1997). Violators as "crash magnets". En G. B. Grayson (ed.) *Behavioural Research in Road Safety VII*. Crowthorne: Transport Research Laboratory (PA3296/97).
- Strickland, B. R. (1977). "Internal versus external control of reinforcement". In T. Blass (ed.) *Personality and Social Behaviour* Hillsdale, N. J.: Erlbaum; 219-79.
- Sullenberger, R. (1999). "Stopping the rage". *California highway patrolman*, 1999, 63, 4, 28-34.
- Sulmann, M. y Meadows, M. L. (2000). Errors, lapses and violations in the drivers of heavy vehicles. *International Conference on Traffic and Transport Psychology*, Berna, 4-7 september 2000.
- Summala, H. (1987). Risk control is not risk adjustment: the zero-risk theory of driver behaviour and its implications. *Ergonomics*, 31, 491-506.
- Summala, H. (1985). Modelling driver behavior: a pessimistic prediction? En L. Evans y R. C. Schwings (Eds.) *Human Behavior and Traffic Safety*. Plenum, New York.
- Tasca, L. (2000). "A Review of the Literature of Aggressive Driving Research". *Aggressive Driving Issues*, 2000.
- Taylor, S. P. (1967). Aggressive behavior and psychological arousal as a function of provocation and the tendency to inhibit aggression. *Journal of Personality*, 35, 297-301.
- Tengström, E. (1991). *Automobile—a crisis? A book about cars, people, society and the environment*. Stockholm: Raben & Sjögren.
- Tetreault, M. K. T. (1997). Classrooms for diversity: Rethinking curriculum and pedagogy. En J.A.Banks & C.A.Banks (Eds.), *Multicultural education* (3rd ed.). Boston: Allyn & Bacon.
- Thompson, S. (1990). "The human stress factor". The Road Information Program (TRIP) For Californians for Better Transportation. The Effects of Traffic Congestion in California on the Environment and on Human Stress, 1-35.
- Tillmann, W. A. y Hobbs, G. E. (1949). The accident-prone automobile driver. A study of the psychiatric and social background. *American Journal of Psychiatry*, 106-321-331.
- Tortosa, F. y Mayor, L. (2001). Relaciones familiares y psicología familiar. En F. Tortosa y F. Escrivá (Dir.), *Psicología y Gestión Familiar* (vol. 1). Madrid: Artes Gráficas Palermo S.L.
- Triandis, H.C. (1994). *Culture and social behavior*. New York: McGraw-Hill.
- Turner, C. W., Layton, J. F. y Simons, L. S. (1975). Naturalistic studies of aggressive behaviour: aggressive stimuli, victim visibility and horn honking. *Journal of Personality and Social Psychology*, 1098-1107.
- Underwood, G.; Chapman, P.; Wright, S. y Crundall, D. (1999). "Anger while driving". *Transportation Research Part F*, 1999, 55-68.
- Vest, J.; Cohen, W. y Tharp, M. (1997). Road Rage, U. S. News and World Report, June 2, 1997.
- Wald, M. (1997). "Congress studying road rage in U.S". *Toronto Globe and Mail*, July 19, p A11.
- West, R. (1995). Accident Script Analysis. Contractors Report CR343. *Transport Research Laboratory*.
- Whitlock, F. A. (1971). *Death on the Road: A study in Social Violence*. London: Tavistock.
- Wiegler, L. (1997). "Steering clear of "road rage". *School Bus Fleet*, 43, 7, 38 y 43.
- Wiesenthal, D. L. y Jonavjak, D. P. (1992). Deindividuation and automobile driving behaviour. In: The LaMarsh Research Programme Report Series, 46, May 1992, North York, Ontario, Canada: LaMarsh Research Programme on Violence and Conflict Resolution, York University.
- Woods, J. (1997). "Driven to violence". *Police review*, 1997.
- Xi, C. Q., Parker, D. y Stradling, S. G. (2000). Driver behaviour and its consequences: The case of Chinese drivers. *International Conference on Traffic and Transport Psychology*, Berna, 4-7 september 2000.
- Young, P. T. (1973). *Emotion in man and animal*. Huntington, New York: Krieger.
- Zuckerman, M.; Eysenck, S. B.; y Eysenck, H. J. (1978). Sensation seeking in England and America: cross-cultural, age and sex comparisons, *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 46, 139-149.
- Zuckerman, W. (1991). *End of the road. The world car crisis and how we can solve it*. Cambridge: The Lutterworth Press.

