

Jornadas de Reflexión

1ª EDICIÓN

La agresividad en la conducción

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES DE LAS 1^{as} JORNADAS DE REFLEXIÓN ATTITUDES:

INTERVENIR SOBRE LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN.

Autores/Compiladores:

Francisco Alonso

Luis Montoro

Cristina Esteban

Constanza Calatayud

José Eugenio Medina

Francisco Toledo

Beatriz Alamar

Francisco Tortosa

Antonio Sanfeliu

Cesáreo Fernández

Jaime Sanmartín

Vicente Carrascosa

José Manuel Rubio

Laura García

© 2002 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2002 los autores-compiladores: Francisco Alonso,
Luis Montoro, Cristina Esteban, Constanza Calatayud,
José Eugenio Medina, Francisco Toledo,
Beatriz Alamar, Francisco Tortosa, Antonio Sanfeliu,
Cesáreo Fernández, Jaime Sanmartín,
Vicente Carrascosa, José Manuel Rubio y Laura García.

Edita: Attitudes

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

1ª edición: Noviembre 2002

ISBN: 84-921875-4-9

Depósito Legal: B-51122-2002

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de
este cuaderno, 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]	Introducción	7
[1.1]	Una reflexión para un inicio	8
[1.2]	De vuelta al tráfico	9
[1.3]	Los primeros pasos de un largo camino	14
[1.4]	Dar el paso de realizar unas jornadas de reflexión con <i>Focus-group</i>	16
[2]	Resultados del <i>Focus-group</i> "Intervenir sobre la agresividad en la conducción: aspectos jurídicos-legales"	21
[2.1]	Aportaciones a la definición de la agresividad en la conducción desde el punto de vista jurídico-legal	22
[2.2]	Importancia de las medidas jurídico-legales para mitigar la agresividad en la conducción	24
[2.3]	Deficiencias de las medidas jurídico-legales para mitigar la agresividad en la conducción	25
[2.4]	Propuestas de actuación en el marco jurídico-legal para intervenir sobre la agresividad en la conducción	26
[3]	Resultados del <i>Focus-group</i> "Intervenir sobre la agresividad en la conducción: programas educativos y sociales"	29
[3.1]	Importancia de la educación, la reeducación y la formación para la prevención de la agresividad en la conducción	30
[3.2]	Aportaciones desde la educación para la conceptualización de la agresividad en la conducción	30
[3.3]	Deficiencias actuales de la educación, la reeducación y la formación vial como estrategias preventivas de la agresividad en la conducción	31
[3.4]	Necesidades de la educación, la reeducación y la formación vial para su mejora como estrategias preventivas de la agresividad en la conducción	32
[3.5]	Dificultades para cubrir las necesidades manifiestas en la educación vial	32
[3.6]	Propuestas para una educación vial eficaz para la prevención de la agresividad en la conducción	33
[4]	Resultados del <i>Focus-group</i> "Intervenir sobre la agresividad en la conducción: medios de comunicación y publicidad"	37
[4.1]	Aportaciones a la definición de la agresividad en la conducción desde el punto de vista de los medios de comunicación y la publicidad	38
[4.2]	Importancia de los medios de comunicación y la publicidad en la prevención de la agresividad en la conducción	39
[4.3]	Carencias y deficiencias en el tratamiento del factor agresividad en los medios de comunicación	40
[4.4]	Propuestas de actuación en los medios de comunicación para paliar los efectos de la agresividad en la conducción	41
[4.5]	Otras conclusiones de carácter general	41
[5]	Resultados del <i>Focus-group</i> "Los niños y la agresividad en la conducción"	43
[5.1]	Aspectos metodológicos de un <i>Focus-group</i> especial	44
[5.2]	El quién, cuándo y dónde de las conductas agresivas al volante según los niños	45
[5.3]	El vehículo de los conductores agresivos según los niños	47
[5.4]	Con quién se identificaron los niños	47
[5.5]	Soluciones al problema de la agresividad en la conducción que proponen los niños	48

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 *fashion*, 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 sólo 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 el 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 posibilitaban 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 permitirse".

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 cuaderno 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*”⁽¹⁾, 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 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 de Attitudes (programa social de

⁽¹⁾ 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”.

Audi) que bajo su impulso ha hecho posible iniciar y desarrollar este proyecto.

Y en realidad, es importante resaltar que cuando el programa social Attitudes⁽¹⁾ de Audi se puso en contacto con el INTRAS⁽²⁾, y nos transmitió su intención de 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) 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 deseábamos 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 el 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^{as} Jornadas de Reflexión Attitudes: la agresividad en la conducción" a través de unos *Focus-groups* (grupos de

⁽¹⁾ <http://www.attitudes.org>

⁽²⁾ 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>)

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 desarrollado 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 unas jornadas de reflexión con *Focus-group*

Pero, ¿por qué unas jornadas de reflexión?, ¿qué objetivos perseguimos con estas jornadas?, ¿qué utilidad práctica pueden tener las mismas? Y a todo esto, ¿por qué con *Focus-group*?....

Cuando nos planteamos conjuntamente Attitudes e INTRAS la posibilidad de realizar un congreso lo hicimos teniendo en cuenta dos cuestiones fundamentales de partida. Por una parte éramos y somos conocedores de que existen numerosas jornadas y congresos relativos a cuestiones relacionadas con la Seguridad Vial en nuestro país, muchos de ellos con gran tradición y extraordinario valor. Por otra parte éramos y somos igualmente conscientes de que, pese al elogio emitido hacia dichos congresos, éstos no están exentos de ciertas deficiencias que les impiden alcanzar los objetivos esperados de este tipo de eventos en toda su amplitud.

Es por ello que nuestro planteamiento, teniendo en cuenta la ventaja de haber comenzado posteriormente, y de contar con un equipo humano y recursos económicos amplios, tenía el deber de ser novedoso en su planteamiento, amén de intentar superar las deficiencias mencionadas que tienen los congresos de carácter tradicional con el objetivo de acrecentar la utilidad y eficacia de esta acción.

En este sentido construimos y se desarrollaron unas jornadas que cumplieran los siguientes objetivos:

- Que permitieran avanzar en el conocimiento y la implementación de medidas que contribuyan a una mejora de la seguridad vial.
- Que sirvieran como foro de expresión para científicos y profesionales, y porque no decirlo de distintas sensibilidades, con un tono constructivo, plural e integrador.
- Que tuvieran un componente de difusión tanto al público científico y profesional, como a la población en general a través de una amplia convocatoria a los medios de comunicación.
- Que partieran de una rigurosidad científica en su planteamiento, siendo ésta la única imposición que centrara las intervenciones de todos los participantes.

Respondiendo a estos objetivos, y teniendo en cuenta la filosofía de la que parte Attitudes, creímos que el mejor predicado para estas jornadas por el espíritu al que respondían era el de "reflexión". Asimismo, y en consonancia con todo lo dicho hasta el momento, se determinó que dichas jornadas de reflexión tuvieran las siguientes características:

- La temática sería la ya comentada de la agresividad en la conducción. Este motivo de estudio representa en sí mismo un avance por tratarse de un factor, al margen de importante, poco trabajado en nuestro país.
- Que se desarrollaran mediante la organización de varios *Focus-group* (grupos de discusión) que sirvan de reunión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación confluyentes en esta problemática.
- Que dichos *Focus-group* contaran con personas relevantes de nuestro país.
- Que tuvieran unos documentos que centraran la discusión (mediante la aportación a los miembros de los *Focus-group* de dos investigaciones originales, una de carácter documental y otra de carácter poblacional).
- Que hubiera una conferencia magistral de una prestigiosa investigadora en la temática propuesta (la agresividad en la conducción) como fue el caso de Dianne Parker, profesora de psicología de la Universidad de Manchester (UK) y Directora del Driver Behavior Research Unit.
- Que se dividiera en dos días, para atender a dos objetivos tan distintos como complementarios. El primero de ellos para el desarrollo de los *Focus-group* donde se producirían los debates entre los expertos y el segundo de ellos para servir de plataforma de divulgación de los resultados de los estudios, de la conferencia magistral y de los resultados de los distintos *Focus-group*.

Con todo, quisiéramos reforzar la idea de que la utilización de *Focus-group* permite

romper esa dinámica que ocurre en demasiadas ocasiones en el marco de los congresos, donde muchos expertos se limitan a exponer sus ideas sin apenas interacción con el resto de ponentes. Además, la no existencia de público directo permite un gran grado de libertad en la exposición de las ideas que cada uno de los miembros quiere transmitir.

Y teniendo en cuenta todo lo dicho anteriormente nacieron y posteriormente se desarrollaron las "1^{as} Jornadas de Reflexión Attitudes: La agresividad en la conducción" que se llevaron a cabo los días 17 y 18 de octubre de 2002.

Para la configuración y composición de los *Focus-group* partimos de una división teórica (y por lo tanto artificial aunque de gran utilidad) que permitiera una mejor inclusión de profesionales así como de ámbitos de aplicación. De tal forma que se desarrollaron cuatro *Focus-group* con los siguientes títulos:

- "Intervenir sobre la agresividad en la conducción: aspectos jurídicos-legales"
- "Intervenir sobre la agresividad en la conducción: programas educativos y sociales"
- "Intervenir sobre la agresividad en la conducción: medios de comunicación y publicidad"
- "Los niños y la agresividad en la conducción"

No quisiéramos dejar de comentar este último *Focus-group* que puede parecer chocante. Considerado a partir de una propuesta de Attitudes, finalmente resultó un acierto el incluir un *Focus-group* cuyos protagonistas fueran los niños. Además de

constituir una experiencia enormemente enriquecedora para quienes hicieron de moderadores, y el público que asistió en el segundo día, las casi dos horas de charla distendida y abierta dieron como fruto una gran cantidad de opiniones cargadas de riqueza y espontaneidad que pusieron el contrapunto a las sesudas aportaciones de los expertos participantes en las Jornadas, dando cabida a las opiniones y percepciones de un colectivo –el de los niños– que aunque todavía no conduce vehículos de motor –y en principio tendría poco que aportar en este sentido– tiene en nuestra opinión mucho que decir al respecto de éste y otros problemas relacionados con el ámbito de la seguridad vial.

Y esto que tiene entre sus manos es el cuaderno que recoge las conclusiones de las ya más que referidas jornadas. A través de los próximos cuatro capítulos encontrarán, en correspondencia con los *Focus-group* mencionados, tanto los intervinientes en los mismos como un resumen de las principales líneas de debate y conclusiones a las que llegaron cada uno de ellos.

Esperamos que esta información de las conclusiones de las jornadas, tal y como ocurrió con las jornadas, sea determinante 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.

Pero sobre todo que sea útil el esfuerzo de tantos y tan excelentes profesionales y científicos que tuvieron la amabilidad de participar desinteresadamente en los mencionados *Focus-group*. Valgan estas líneas para que quede constancia del inmenso agradecimiento de quienes les enrolamos en este barco.

En última instancia nuestro último objetivo y el de ellos es coincidente: impulsar e iniciar un segundo paso en la actividad de investigación-intervención, que desarrollado de protagonismo, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado de prevenir la accidentalidad viaria abordando en este caso el factor de riesgo de la agresividad en la conducción.

2. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP*
**"INTERVENIR SOBRE LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN:
ASPECTOS JURÍDICOS-LEGALES"**

INTERVINIENTES:

- Emilio Calatayud, Juez de Menores de Granada.
- Miguel López-Muñiz, ex Magistrado del Tribunal Supremo.
- Pedro Ayuso, Sociólogo y Jefe de la Inspección de Servicios Especiales y Tráfico de la Policía Municipal de Madrid.
- Maximiliano Lassen, Sociólogo, Coronel de la Guardia Civil.
- Eduardo Roca, Catedrático de Derecho Administrativo de Granada.
- Beatriz Alamar, Técnico Superior de Investigación del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

MODERADORES:

- José Eugenio Medina, Criminólogo e Inspector Jefe de la Subinspección de Investigación de Accidentes de la Policía Local de Elche.
- Francisco Toledo, Técnico Superior de Investigación y Coordinador del área de Transporte Profesional del INTRAS.

2.1 Aportaciones a la definición de la agresividad en la conducción desde el punto de vista jurídico-legal

La definición de "agresividad en la conducción" en la ley no es un tema fácil, plantea dificultades por diversas razones que veremos a continuación. Por ello, en el grupo de discusión, se estimó necesaria una aproximación desde diferentes perspectivas que nos permitiera operativizar el término, con el objeto de abordar el estudio de las intervenciones existentes desde el punto de vista legal, así como plantear la posible reelaboración de las estrategias legislativas y jurídicas actuales.

Tomando como marco la aportación realizada por el estudio documental que realizó el INTRAS y según se desprende de las opiniones de los componentes del grupo de discusión, aún sin ser mencionado expresamente en estos términos, una definición de "conducción agresiva", debería incluir los parámetros que se indican por Tasca:

- Evitar que fuera demasiado general.
- No incluir conductas asociadas a la conducción violenta (no todas las conductas hostiles deben ser excluidas, únicamente aquellas que impliquen violencia física).
- Las conductas deben ser intencionales, deliberadas y voluntarias.

Como punto de partida el grupo de discusión analizó el término *agresividad* desde su perspectiva etimológica.

En el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua Española, el término agresividad hace referencia a su vez al de

acometividad (embestir con ímpetu y ardimiento). Del mismo modo nos remite a la voz agresiva y al definirla, indica: "*Dícese de la persona o animal que obra o tiende a obrar con agresividad. Propenso a faltar al respeto, a ofender o a provocar a los demás. Que implica provocación o ataque*". Es decir, la palabra agresividad implica en el más amplio sentido de la expresión "falta de educación", y se encuentra ligada igualmente al concepto de violencia.

En las sucesivas ediciones del Diccionario de la Real Academia de la Lengua se ha producido una evolución de la expresión, de forma paralela al aumento de esta conducta y a la percepción social de la misma.

La sociedad actual, en general, otorga un valor positivo a las personas con "agresividad", tomando connotaciones como ir sin rodeos, ir directo y haciendo referencia a modelos de éxito (ejecutivo agresivo, deportista agresivo, estilo de vida agresivo, etc.). Para ellos, en el tráfico no siempre agresividad es agresión.

Desde este punto de vista habría que hablar por tanto, más de conducta agresora que de agresividad. La primera, con componentes de egoísmo, irresponsabilidad e insolidaridad. La segunda, como una actitud frente a la vida, una potencialidad que abre posibilidades profesionales, personales y de éxito, por ello, no toda conducta agresiva es peligrosa.

Sin embargo la realidad jurídica es bien distinta. Entre agresividad y agresión existe un elemento diferencial: la norma.

Por lo tanto, ¿hace referencia nuestra legislación a este tipo de conductas de forma expresa?, si no fuera así ¿sería oportuno incluir el término “conducción agresiva” en nuestras leyes? y ¿en qué ámbito o ámbitos de nuestro derecho debemos tipificar estas conductas?.

Para dar respuesta a estos interrogantes, el grupo de discusión, en primer lugar, matizó algunas cuestiones, ya que desde un principio quedó claro que la línea que delimita lo legal de lo ilegal, la ponemos los hombres y por ello, no siempre se muestra con la nitidez que se desea.

Desde el derecho es necesario concretar claramente las conductas, respetando los principios informadores de éste, no hay cabida para la subjetividad ni la ambigüedad sin límites, de hecho se pueden llevar a cabo conducciones agresivas sin ser agresores legales. En este sentido la ley responde a términos como intencionalidad, peligrosidad, temeridad, negligencia, imprudencia, riesgo o conducción peligrosa, y no contempla por el contrario expresiones más genéricas, propias de las ciencias del comportamiento, como agresividad, ni por supuesto “conducción agresiva” o “violencia en la conducción”.

Pero es que incluso en relación con estas expresiones hay cierta ambigüedad, términos como habitualidad, voluntad o riesgo, no tienen una existencia pacífica en nuestro

ordenamiento jurídico, y son interpretadas en función de las situaciones concretas. Por otra parte, nuestro derecho debe tener en cuenta necesariamente la intencionalidad de las acciones, y no se puede apoyar en meros elementos subjetivos o de apreciación.

Llegados a este punto, el grupo encontró dificultades para tratar este problema desde un único ámbito del derecho. Esta circunstancia viene dada por diversas razones, por una parte y debido al aumento de conductas relacionadas con el derecho penal de la circulación, se ha optado desde hace tiempo, por el traspaso de preceptos del Derecho Penal al Derecho Administrativo. Ello tiene su reflejo en que nuestro ordenamiento positivo trata desde diferentes ámbitos, conductas agresivas y violentas, al igual que la investigación científica.

En este sentido, la mayoría de las conductas que en el estudio poblacional son consideradas como agresivas se encuentran recogidas en artículos como el 9⁽¹⁾ de nuestra Ley de Seguridad Vial y sus homólogos en el Reglamento General de Circulación (artículos 2 a 113) y sancionadas según indica el artículo 65⁽²⁾ del mismo texto. Por otra parte, acciones como conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas o producir lesiones a otras personas, encuentran acomodo en el Código Penal y son tratadas según la casuística que la

(1) Art. 9. Usuarios y conductores. 1.- Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes.
2.- En particular se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

(2) Art. 65. Cuadro general de infracciones. 1.- Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley o a los Reglamentos que la desarrollan, tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los casos, forma y medida que en ella se determinan, a no ser que puedan constituir delitos o faltas tipificadas en las leyes penales, en cuyo caso la Administración pasará el tanto de culpa al orden jurisdiccional competente y se abstendrá de seguir el procedimiento sancionador mientras la Autoridad Judicial no dicte sentencia firme.

jurisprudencia define al estudiar el caso concreto, por ello quedó claro que no tienen cabida estrategias o instrucciones generales, que además entrarían en colisión con el principio de independencia judicial.

Otra cuestión, bien distinta por cierto, es que en su resolución se deriven responsabilidades civiles y por ello se recurre al Derecho Civil, en busca de las correspondientes indemnizaciones, como responsabilidad reparadora, no como infracción.

Por todo lo mencionado, el grupo de discusión concluyó que sería perturbador incluir en la Ley de Tráfico o en el Código Penal el elemento “conducción agresiva” como concepto autónomo y con entidad propia. Aunque se indica sin embargo, que sí cabría matizar los términos negligente, temerario o peligroso, de modo que conductas consideradas agresivas, encontrarán un acomodo más claro y adecuado en nuestras normas y por ello su corrección fuera más acorde con una orientación preventiva.

Sin embargo, esta dificultad en cuanto a la

definición, no debe hacernos olvidar que la agresividad en la conducción se expresa como un continuo agresividad – peligrosidad – agresión. Entendiendo la agresividad, como una conducta natural en el ser humano, mientras que la agresión es la vulneración de los derechos de los demás, es decir, lo que contempla la ley en términos como negligente, temerario o peligroso.

Por tanto, el concepto de “conducción agresiva” podría tener su acomodo en el artículo 9 de la Ley de Seguridad Vial, en él se recogen conceptos como negligencia, temeridad o peligro que abarcan una serie de conductas agresivas e incluso la propia agresión, y a lo largo de nuestra legislación encontramos otros preceptos que hacen referencia a este tipo de actos. En conclusión, no es conveniente introducir un concepto nuevo que podría vulnerar el principio de seguridad jurídica, y en cualquier modificación de nuestras leyes, con pretensiones de orientación hacia las conductas descritas, habría que entender que desde la ley el concepto de “conducción agresiva” no implica únicamente modificar un par de artículos.

2.2 Importancia de las medidas jurídico-legales para mitigar la agresividad en la conducción

A lo largo de la sesión se mencionó en algunas ocasiones que “vivimos en la sociedad de la violencia y la agresividad”, e incluso que “estamos viviendo bajo el terror de la agresividad”, estas afirmaciones nos llevaron a asumir, junto con el resultado del estudio documental realizado por INTRAS, que la agresividad en la sociedad actual se

encuentra en claro crecimiento y que el tráfico, como actividad del ser humano con capacidad para la expresión, no es ajeno a este fenómeno.

Este comportamiento, ha pasado de ser un episodio individual, a convertirse en un fenómeno generalizado, y el vehículo, se ha empleado como instrumento de equiparación

de poder y de igualdad frente a los semejantes, propiciando un anonimato útil para aliviar nuestras frustraciones.

Igualmente es de destacar la gran preocupación que se mostró en el grupo de discusión por las consecuencias y secuelas de los accidentes de tráfico como reflejo de las conductas incívicas y agresoras.

Asímismo, al igual que ocurre en otros ámbitos, es importante destacar que las medidas jurídico-legales y de *enforcement*, son esenciales y útiles a la hora de mitigar esta problemática, aunque para ello sea necesario la modificación/adequación del espíritu y forma de algunas de ellas.

2.3 Deficiencias de las medidas jurídico-legales para mitigar la agresividad en la conducción

Una vez aclarado el concepto de “agresividad y conducción”, “violencia y conducción”, nos preguntamos ¿qué hace la Ley para castigar y reparar las consecuencias de estas conductas?. Evidentemente, a una infracción (tipificada) corresponde una sanción en sus diferentes dimensiones penales o administrativas.

En ese caso, ¿cumplen las sanciones su cometido? A esto se respondió que es posible que existan disonancias entre la voluntad del Estado (preventiva y educadora) y la realidad. Es posible que la sanción no cumpla con su cometido porque no existe una definición clara de los objetivos.

Parece evidente que la sanción no pretende recaudar, que lo que pretende es evitar riesgos y dar movilidad, sin embargo no es percibida así, ya que en ocasiones, incluso los propios agentes encargados de la vigilancia encuentran dificultades para realizar su trabajo. Ni que decir tiene que la sociedad en general tiene una percepción bastante negativa de las multas y no son consideradas como elemento reeducador, ni

por supuesto disuasorio, a juzgar por las dificultades que se plantean en no pocos lugares para ejecutar la sanción prevista.

Por otra parte, se echa de menos más investigación en esta materia, es probable que las medidas fueran más acertadas si se conociera mejor el problema y para ello hay que investigar y formar a personal. Haciendo hincapié en la importancia de la celebración de encuentros como el organizado por Attitudes e INTRAS, en los que tuviera cabida la expresión de opiniones y por tanto intervenciones multidisciplinares.

Por último y en relación con la coincidencia de que se trata de un problema social y por ello, con un componente importante de educación cívica, se indicó que el actual sistema de enseñanza de educación vial presenta deficiencias, ya que recae en su mayoría en la labor de las Policías Locales, sin el apoyo de la supuesta transversalidad, con las deficiencias que esto entraña como modelo educativo.

2.4 Propuestas de actuación en el marco jurídico-legal para intervenir sobre la agresividad en la conducción

Como conclusión y con pocas divergencias, el grupo de discusión centró sus propuestas en los siguientes puntos:

- Creación de una jurisdicción especializada en materia de tráfico, que conociera de las cuestiones penales, civiles y administrativas. Tras una breve discusión sobre la técnica jurídica más adecuada, se indicó que esto sería objeto de reflexiones en mayor profundidad, aunque quedó claro que era factible.
- Dotación de los medios adecuados para que la justicia actúe con rapidez.
- Replanteamiento de las actuales medidas sancionadoras, posibilitando, especialmente en el ámbito penal, el cumplimiento fraccionado de la pena (actualmente queda a la buena voluntad del juzgador) y la admisión de otro tipo de medidas en coordinación con otras administraciones y entidades.
- Apertura de canales estables para acoger las experiencias de los agentes intervinientes en el tráfico, aprovechando su conocimiento de la situación a pie de calle.
- Creación e inclusión en los planes de estudio y a todos los niveles, de una asignatura troncal de “seguridad vial” en los niveles inferiores y optativa en los universitarios.
- Mayor implicación de los educadores, en la actualidad casi únicamente las Policías Locales ejercen alguna labor en materia de educación vial.
- Especialización de técnicos de tráfico con nivel universitario y coordinación de los centros existentes en la actualidad.
- La negligencia es el inicio de la agresividad, por tanto, se debe tomar conciencia de que los estacionamientos incorrectos y las infracciones incívicas también deben ser tenidas en cuenta.

3. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP*

"INTERVENIR SOBRE LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN: PROGRAMAS EDUCATIVOS Y SOCIALES"

INTERVINIENTES:

- Estrella Rivera, Subdirectora General de Investigación y Formación vial. Dirección General de Tráfico.
- María Cruz García, Dirección General de Tráfico.
- Susana Pacheco, Dirección General de Tráfico.
- José Miguel Báez, Presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE).
- Mar Cogollos, Presidenta de la Asociación Española de Lesionados Medulares (AESLEME).
- Ángel Egido, Chargé des Relations Internationales. Université Catholique de l'Ouest de Angers (Francia). Miembro del Institut de Psychologie et Sociologie Appliquées.
- Roberto Durán, Vocal de Psicología del Tráfico y la Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid.
- Constanza Calatayud, Profesora de la Facultad de Psicología y miembro del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial.
- Cristina Esteban, Profesora de la Facultad de Psicología y Directora de la Sección de Documentación del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial.

MODERADOR:

- Francisco Alonso, Profesor de la Facultad de Psicología y Subdirector del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS).

3.1 Importancia de la educación, la reeducación y la formación para la prevención de la agresividad en la conducción

En este *Focus-group* centrado en el papel de la educación para la prevención de la agresividad en la conducción, temática principal de las primeras jornadas de reflexión organizadas por Attitudes, el primer tema abordado fue precisamente qué importancia le otorgaban los asistentes a esta medida, conformada por la educación, la reeducación y la formación de los usuarios de las vías, como participativa de, al menos, una mitigación de la inundante agresividad presente en el ámbito de la conducción.

Al respecto cabe destacar en primer lugar una conclusión generada de los estudios que quedó patente en este *Focus-group* y que es la que sigue:

“La población española percibe las medidas educativas desde la edad preescolar y los programas de reeducación para conductores agresivos como las estrategias más eficaces.”

A partir de esta conclusión los participantes

en el *Focus-group* que nos ocupa, aportaron como conclusión propia decisiva que el papel de la educación vial (como término integrador de la educación vial, la reeducación vial y la formación vial) para la prevención de la presencia de agresividad en la conducción es exclusiva.

“La importancia de la educación vial para la prevención de la agresividad en la conducción es exclusiva”.

A partir de esta primera conclusión referente a la importancia de la estrategia para la prevención de la agresividad en la conducción se abarcaron las cuestiones siguientes:

- ¿qué deficiencias existían en la implementación de este tipo de estrategias en la actualidad? Derivadas de esas deficiencias,
- ¿qué necesidades se podrían establecer? Y, por último se fueron planteado
- formulaciones de propuestas concretas.

3.2 Aportaciones desde la educación para la conceptualización de la agresividad en la conducción

Antes de abarcar las respuestas a estas cuestiones, como complemento a los estudios previos a estas jornadas, consideramos interesante incluir en este resumen de conclusiones algunas aportaciones para la conceptualización de la agresividad en la conducción, que se pueden extraer de las contribuciones de los participantes en este focus group, a saber:

Se apuntó respecto la existencia de la

presión del tiempo como un determinante clave de la agresividad en la conducción cuya influencia es patente y observable en la conducción cotidiana y diaria de cualquier usuario de la vía. Una influencia determinante corroborada en los estudios previos.

Se apuntó también una anotación diferencial respecto a la definición de la agresividad en la conducción, que es de máxima utilidad, a tenor de los resultados apuntados en los

estudios tanto documental como experimental previos, una anotación que rezó:

La agresividad en la conducción no es siempre ni meramente un incumplimiento de la norma. Una cuestión que vendría a confirmar la distinción, remarcada una y otra vez por la Dra. Parker en el seno de las jornadas de reflexión, y también por otras investigaciones incluidas en el estudio documental que establece la diferencia entre infracciones e infracciones agresivas.

Finalmente se hizo referencia al contexto del tráfico como contexto ambiental en el que tiene lugar y se desarrolla la agresividad en la conducción, como emisor y receptor de la agresividad. Una cuestión que se aclaró con la siguiente afirmación:

“La agresividad puede estar presente en la vida y descargarse en el tráfico o el propio tráfico generar agresividad que se manifiesta al volante”.

Esta argumentación del tráfico como “receptor de agresividad”, cuestión que enlazaría con todas las cuestiones estudiadas, debatidas, rebatidas, etc., respecto a la “causalidad” de la agresividad en la conducción, se complementaría con otras dos cuestiones que salieron a la luz en el foro del *Focus-group*:

- Por una parte se planteó “la agresividad en la conducción como reflejo de una sociedad agresiva”.
- Por otra parte, se propuso, casi planteándose la popular cuestión de ¿qué fue primero el huevo o la gallina?, “la agresividad en la conducción como reflejo de modelos de forma incontrolada por los padres”, fruto a su vez de la excesiva delegación en la escuela por parte de los padres de algunos aspectos educativos de vital importancia y, paralelamente, del exceso de televisión sin control y sin supervisión adulta que actúe de filtro de una influencia desbordada y desprendida.

3.3 Deficiencias actuales de la educación, la reeducación y la formación vial como estrategias preventivas de la agresividad en la conducción

Como apuntábamos más arriba, a partir de algunas de las deficiencias observadas y en ciertas ocasiones “vividas” por parte de los asistentes al *Focus-group*, se plantearon las necesidades que darían lugar a las propuestas que coronarían las conclusiones del mismo.

Las deficiencias apuntadas fueron:

- Una intervención centrada en la disuasión de las conductas incorrectas.
- Una intervención dirigida “exclusivamente” al aprendizaje de la norma.
- Una intervención focalizada “únicamente” en la enseñanza de contenidos.
- Omisión, exclusión, y en ocasiones “autoexclusión” del entorno familiar en los planteamientos y desarrollos educativos.
- Una intervención escasa y deficiente en la enseñanza secundaria, el bachillerato, los ciclos formativos y los centros de formación.
- Una educación dirigida exclusivamente a la evaluación, conformándose un sistema involutivo, en los Centros de Formación de Conductores (Autoescuelas).

3.4 Necesidades de la educación, la reeducación y la formación vial para su mejora como estrategias preventivas de la agresividad en la conducción

- Integrar la educación vial en una Educación Vital, una educación para la vida.
- Ir más allá de la enseñanza/aprendizaje de conocimientos, habilidades, y normas.
- Insistir en que las situaciones de tráfico no son estables. (En consecuencia no pueden depender de conocimientos, habilidades y normas). Incluso las situaciones más seguras son cambiantes, y pueden convertirse en determinado momento en situaciones sumamente peligrosas.
- El que educa debe transmitir el porqué de su mensaje educativo.
- Establecer una continuidad entre los diferentes contextos educativos, (familia, escuela, ...).
- La educación ha de ser continua y secuencial, dirigida a grupos específicos en cuanto a herramientas, metodologías,
- Elaborar programas dirigidos a la formación y el cambio de actitudes.

3.5 Dificultades para cubrir las necesidades manifiestas en la educación vial

Estas necesidades que habrán de delimitar y actuar de puente hacia las propuestas que habría de formular el grupo, no carecen de dificultades, que lógicamente habría de tener en cuenta, con el fin de no caer en propuestas inviables o utópicas, que en lugar de permitir llevar a cabo una actuación desde el optimismo más realista nos llevase a actuar desde la utopía más pesimista.

Se comentaron y discutieron las dificultades derivadas de la aplicación de la educación vial, centradas tanto en el ámbito familiar como en el ámbito escolar, así como de la interacción entre ambos. Se destacaron las siguientes dificultades:

- La realidad de la educación como un proceso largo.
- La relación escuela y familia no es continua ni en muchas ocasiones fluida.
- La diversidad de modelos familiares (frente a la posibilidad de unificación de criterios en otros ámbitos).
- Los padres no transmiten valores a los hijos, además cuando los niños transmiten valores a los padres la reacción de los padres es "imprevisible", incluso de rechazo.
- La falta de preparación y motivación de los profesores.
- La consideración del manejo de actitudes a nivel conceptual como algo complejo.
- Las dificultades propias de las responsabilidades laborales (horarios ...).
- La existencia de un excesivo interés por los conocimientos tecnológicos derivado de la excesiva valoración de las profesiones técnico/tecnológicas.

3.6 Propuestas para una educación vial eficaz para la prevención de la agresividad en la conducción

Una vez tratadas las deficiencias, las necesidades y las dificultades existentes se plantearon una serie de conclusiones que hemos convertido en propuestas. Estas pueden dividirse en cuatro ámbitos. El primero hace referencia a los planteamientos generales respecto a cómo se planteó la educación vial desde la concepción vital y de convivencia que la convierte en vehículo óptimo para la prevención de la agresividad en la conducción. Desde estos planteamientos generales, como vamos a poder observar, se configuraron los otros tres frentes que ocuparon las propuestas, a saber:

- a) Los programas de educación vial deben centrarse en la formación de actitudes y valores (y del cambio de los mismos en el caso de que éstos se hayan generado en sentido negativo).
- b) La importancia de los escenarios de implementación de programas educativos.
- c) La importancia de la evaluación de programas educativos.

En primer lugar se enfatizó la consideración de la educación vial como principal estrategia para la prevención de la agresividad en la conducción. A ello se unió, la proposición unánime, de acuerdo con las tendencias más actuales, de que la educación vial debe centrarse en la educación en actitudes y valores. Este convencimiento general se reforzó con la propuesta de reubicar los conocimientos y contenidos, hasta ahora único objetivo de la educación vial, en función de actitudes y valores.

Paralelamente a este énfasis en la educación centrada en actitudes y valores fueron dos los frentes objeto de propuestas, el primero referente a la importancia de considerar diferentes escenarios, y el segundo referente a la evaluación. El primer frente surgió precisamente de algunas de las dificultades apuntadas para cubrir las necesidades mencionadas, mientras que el segundo surgió de la conciencia por parte de los asistentes de la subjetividad en que debíamos basar las deficiencias y/o virtudes de la implementación actual de la estrategia en su conjunto.

1. Planteamientos generales de la educación vial:

- La educación y la formación son las principales estrategias para la prevención.
- La educación vial debe ser considerada como un ámbito de una educación vital, que enseñe a vivir y convivir en cualquier ámbito.
- La educación en actitudes y la educación en valores como ejes fundamentales de la educación vial y de la prevención de la agresividad.
- La transmisión de conocimientos debe ser una herramienta para la actitud y la conducta vial.
- Los contenidos viales como herramienta para desarrollar conductas viales basadas en actitudes positivas.
- En definitiva se trata de educar para:
 - Saber
 - Saber ser – saber estar
 - Saber hacer
 - Saber anticipar

- Se deben fomentar los espacios (reales y semi-reales) donde aplicar conocimientos, activar actitudes y practicar comportamientos.

2. La educación en actitudes y valores:

- Educar en emociones y sentimientos, desde la perspectiva de las consecuencias de los comportamientos agresivos.
- Interiorización de las normas.
- Crear disposiciones respecto a la propia vida y la de los demás.
- Búsqueda de alternativas, habilidades de negociación ...
- Habilidades de interpretación:
 - La interpretación y la percepción de una situación como determinantes de los umbrales de tolerancia y valoración de comportamientos agresivos.
 - La educación y la formación como determinantes de las percepciones. Según se percibe ... Se reacciona.
 - Habilidades de afrontamiento, habilidades de vida.
- “Un valor es lo que le vale a un sujeto, la actitud es un valor”.

3. Los espacios y escenarios para la intervención educativa:

- Es necesario definir escenarios para la intervención educativa.
- Se debe planificar y diseñar la interacción de escenarios, lanzar un puente entre la vida escolar y familiar, entre la vida escolar y social. Implicación de padres y de la sociedad.
- El entorno familiar:
 - El entorno familiar es el primer contacto del niño con el ámbito vial, con las actitudes viales.

- La familia modelo de conductas, la familia mejor momento educativo.
- La educación vial es impensable sin los padres.

• El entorno escolar:

- Reformular la educación vial en el entorno escolar.
- Considerar la educación vial en el diseño curricular de todas las áreas de conocimiento.
- Cuestionamiento y replanteamiento de la transversalidad.

• Otros colectivos como espacios para la educación continua:

- Medios de comunicación.
- Marco legal de la empresa.
- Alianzas campañas institucionales preventivas y campañas comerciales de fabricantes de automóviles.
- Reeducación de infractores y reciclaje de conductores. Según el perfil específico en Centros de formación de conductores, Centros de Reconocimiento ...

4. Fomento de la evaluación:

- Crear una cultura de la evaluación de los programas e intervenciones.
- Fomentar la evaluación de las actitudes relacionadas con la agresividad en el marco de una postformación del conductor.

4. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP*
**"INTERVENIR SOBRE LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN:
MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y PUBLICIDAD"**

INTERVINIENTES:

- Jesús Soria, Director de la Revista Tráfico de la DGT.
- Paco Costas, Periodista de programas informativos del motor.
- Antonio Gómez Montejano, Oficial del Escuadrón de la Policía Municipal de Madrid. Presidente de TISPOL EUROPA.
- Juan Ramón Plana, Director General de la Asociación Española de Anunciantes.
- Alberto Mallo, Director de la Revista Autopista.
- Cesáreo Fernández, Profesor de Comunicación Audiovisual de la Universidad de Valencia, investigador del INTRAS y periodista RTVV.
- Guillermo Fadda, Director de Marketing de Audi.

MODERADOR:

- Antonio Sanfeliu, Doctor en Psicología, periodista, Profesor de Psicología Aplicada a la Publicidad de la Universidad Cardenal Herrera CEU. Investigador del INTRAS.

4.1 Aportaciones a la definición de la agresividad en la conducción desde el punto de vista de los medios de comunicación y la publicidad

Agresividad: Un término problemático en su definición que generalmente conlleva acepciones dispares entre la población, para unos son simplemente proyecciones sobre terceros, no reconocen agresividad en su conducta y sí en la de los demás, y para otros supone respuestas conductuales, dificultando así su comprensión y abordaje.

- En definitiva la agresividad es la causa principal de los accidentes de tráfico que se producen en nuestro país.
- Cuando conducimos seguimos una tendencia consistente en que la respuesta agresiva se convierte en habitual cada vez que sucede un acontecimiento desagradable para el conductor. Desde esta perspectiva, el comportamiento del conductor se podría considerar como un comportamiento primario, instintivo.
- La agresividad opera en escalada: cuanto más agresivo es uno más tendencia tiene a incrementar la componente agresiva de su propio comportamiento, así como la de aquél sobre la que se ejerce.
- Pensamos que la agresividad sólo afecta a los demás y que uno mismo es inmune a ella.

Algunas concepciones de los miembros del grupo:

- Agresividad como sinónimo de exceso de velocidad.

No es que la agresividad consista simplemente en un exceso de velocidad, sino que la velocidad en sí, su no adecuación a las normas y las situaciones, se convierte en un instrumento de la agresividad.

- Agresividad como conducta de respuesta ante situaciones de miedo o falta de información.

En estas situaciones actuamos de manera mimética respecto a lo aprendido en situaciones similares vividas con anterioridad. Si hemos aprendido a responder de forma agresiva, respondemos siempre de esta manera.

- Agresividad latente: necesidad de autorreconocimiento. Típico en sujetos con desajustes sociales y escaso control personal.

La agresividad latente es la que actúa sistemáticamente incrementando el sentimiento de eficacia y superioridad frente a los demás.

El autorreconocimiento de la misma es la única forma de poder mitigar sus efectos.

- Agresividad como elemento que transforma la conducción en conflicto.

La conducción es una forma de implementar la comunicación física. Puede ser altamente placentera y relajante por cuanto ofrece panoramas y entornos dinámicos, en evolución. Sin embargo, en ocasiones se convierte en conflictos y en ocasiones en tragedias.

- Agresividad como resultado de la conducta competitiva generalizada en la sociedad.

La forma de vivir de una sociedad refleja su forma de vivir. La forma de vivir de una sociedad refleja su forma de conducir. El automóvil -"la máquina"- se convierte en un instrumento para expresar la agresividad.

- Agresividad en la conducción como factor aprendido en el proceso de socialización y proyectada en la conducción.

La agresividad como actitud se aprende en

el proceso de socialización y se forma a través de la experiencia personal y directa con el objeto actitudinal.

4.2 Importancia de los medios de comunicación y la publicidad en la prevención de la agresividad en la conducción

- Agresividad en carretera / agresividad en ciudad.

Ciudad:

- Saltarse semáforo en rojo
- Acelerar con el semáforo en ámbar
- Cruzar en los giros
- Bloquear las intersecciones
- Cambios inapropiados de carril
- No señalizar giros
- Tardar en salir con el semáforo en verde
- Ver a otro conductor hablando con móvil

Carretera:

- Bloquear cambio de carril, negándose a moverse
- Gestos inapropiados
- Tocar el claxon de modo repetido
- "Pisar los talones"
- Frenar bruscamente como represalia
- Acosar con las luces
- Perseguir en duelo

- Agresividad como percepción / agresividad como acción.

Nos referimos a cómo percibimos la agresión: si nos pisan un pie no nos enfadamos, no percibimos intencionalidad

en el acto. En la conducción todo lo percibimos siempre como una agresión.

- Conductas intrínsecamente no agresivas pero que la inducen en otros conductores.

En determinadas situaciones, hasta algo tan correcto en la conducción como es respetar las normas, puede ser percibido por otros conductores como algo provocativo o que le causa un perjuicio.

- Agresividad propia / agresividad ajena.

Percibimos en los demás lo que no somos capaces de reconocer en nosotros mismos. Proyectamos en los demás aquello que no nos reconocemos en nosotros mismos. Normalmente hablamos de agresividad de los demás, pocas veces reconocemos que nosotros mismos somos agresivos.

El grupo consideró que es muy importante el papel que tienen los medios de comunicación y la publicidad en la generación de percepciones y comportamientos por parte de la población en general y de determinados públicos objetivos en particular.

4.3 Carencias y deficiencias en el tratamiento del factor agresividad en los medios de comunicación

- Tratamiento cuantitativo sin profundizar en las causas.

En la mayoría de las ocasiones la información se limita a dar el número, la estadística de forma global, sin entrar en otra casuística o análisis.

- Espectacularización de la agresividad.
En televisión predomina la imagen espectacular: las noticias se montan en función de las imágenes más impactantes de que se dispone en lugar de atender a una construcción más verbalizada.
- Ausencia de un "libro de estilo" a modo de compendio de prácticas comunicativas oportunas. Se hace referencia a cómo informar y qué imágenes deben seleccionarse con el objetivo de no incrementar la agresividad a la vez que resulten ejemplificadoras.
- Ausencia de conductas ejemplificadoras en personajes líderes de relevancia social.
- Desequilibrio entre la información emocional y la racional.

Personajes políticos y públicos o famosos deberían aparecer siempre ante las cámaras cumpliendo las normas: por ejemplo si van sentados en el asiento trasero de un coche, sería apropiado que aparecieran con el cinturón de seguridad abrochado.

- Carencia de especialistas en el tema de tráfico, lo que limita tratar los temas con profundidad.
A través de los mensajes informativos y publicitarios se suelen poner en juego estrategias de comunicación que operan lo emocional como factor de persuasión.

Por el contrario, la información argumentada sobre una base racional suele estar ausente en determinadas informaciones, pues conlleva la adscripción a ciertos pareceres u opiniones.

- Escasez o ausencia de espacios dedicados a la formación y educación vial.

Existe poca investigación sobre el tema de la violencia. Poca especialización de los profesionales de los medios.

Si las actitudes se crean en el proceso de socialización, la mejor inversión son las escuelas de educación vial ya que los futuros conductores tendrán actitudes positivas frente a conductores que puedan provocar en él una conducta agresiva, a la vez que él no la va a tener.

Es importante señalar la importancia que se dio por los miembros de la mesa a este tema. Se citó la anécdota de cuando un niño pasa por una escuela de seguridad vial llega a corregir conductas paternas en malos hábitos de conducción.

- Ausencia de iniciativa pública y privada orientada a conseguir un balance social más allá del puramente económico. El caso de Attitudes como camino a seguir.
- Creencia de que la presión de las marcas comerciales limita o condiciona el contenido de los programas y espacios informativos sobre el tema.

Los profesionales que forman parte de este *Focus-group* coincidieron que, salvo algún caso aislado que puede quedar como

anécdota, no existen presiones en contra de estos espacios, es más, señalaron que los conflictos son más por no ser

mencionados o tiempo dedicado que se dedica a una marca versus tiempo que se dedica a otra, especialmente en televisión.

4.4 Propuestas de actuación en los medios de comunicación para paliar los efectos de la agresividad en la conducción

Programación:

- Incremento de espacios destinados a la formación y educación vial.
- Promover en las producciones propias los comportamientos dentro de las normas y ejemplificantes.
- Promover programas y films donde la tolerancia sea un valor social a imitar.

Informativos:

- Incorporar especialistas en tráfico y seguridad vial a los equipos de redacción.
- Dar información precisa en constante coordinación con la DGT. Difundir

consejos de especialistas en los momentos oportunos.

Publicidad:

- Cumplimiento de la normativa existente.
- Autocontrol por parte de los sectores implicados.
- La publicidad de coches, además de la información que en la actualidad incluye, debe ofrecer información sobre seguridad.
- La actual campaña de la DGT hace hincapié en la multa pero no dice nada del efecto de llevar el cinturón.

4.5 Otras conclusiones de carácter general

- La agresividad al volante es una forma de agresividad social.
- La agresividad puede tener efectos tan perjudiciales por su extensión como por su intensidad.
- El ritmo de vida como factor de base en la conducta agresiva.
- La necesaria educación vial desde la infancia como elemento potenciador de actitudes positivas en el ámbito de la conducción.
- Tarjetización de la información y generalización de la atención comunicativa al factor agresividad.
- Necesidad de evolucionar de los procedimientos espectacularizantes en comunicación a otros de índole racional o analíticos.
- La agresividad como factor que merma la atención a las normas legales y éticas.
- La agresividad como emanación natural de la intolerancia.
- Foros, debates y creación de una comisión que aborde la agresividad en busca de elementos que dinamicen y optimicen sus conclusiones en los medios de comunicación.

5. RESULTADOS DEL *FOCUS-GROUP* “LOS NIÑOS Y LA AGRESIVIDAD EN LA CONDUCCIÓN”

INTERVINIENTES:

Los participantes en el *Focus-group* fueron, además de los tres moderadores, cinco niños y cinco niñas con edades comprendidas entre los 9 y los 11 años, de diferente extracción social, que no se conocían entre sí y que fueron seleccionados para la ocasión por una agencia especializada.

MODERADORES:

- D. Vicente Carrascosa, Técnico Superior de Investigación del INTRAS.
- D. José Manuel Rubio, Instructor de la Escuela Infantil de Educación Vial Attitudes.
- D^a. Laura García, Instructora de la Escuela Infantil de Educación Vial Attitudes.

5.1 Aspectos metodológicos de un *Focus-group* especial

A la hora de presentar la actividad, se les explicó en primer lugar quién les había invitado y para qué estaban allí. Así que, preguntados por si sabían qué era Audi, la mayoría de ellos contestaron que “una marca de coches”; incluso alguno afirmó que su padre poseía uno.

Identificado ya el anfitrión último (Audi), el inmediato (Attitudes) no fue reconocido espontáneamente por ninguno de los chavales. Así que de él se les dio una explicación sencilla, adaptada a su desarrollo cognitivo, diciendo que se trataba de “una parte de Audi que no fabrica coches sino que le interesan otras cosas, entre ellas saber qué piensan las personas sobre algunos temas importantes como la ecología o la solidaridad, y cómo podemos hacer un mundo mejor gracias a las ideas de todos”.

Se les comentó que a Attitudes también le interesaba conocer qué opinaban ellos, en este caso sobre cómo se comporta la gente cuando conduce un vehículo; a su anfitrión le parecía de gran importancia la opinión, no sólo de personas mayores muy serias y sesudas, sino también la de niños como ellos.

Por último, los chavales fueron animados a participar con entera libertad, sin miedo a intervenir ni a opinar cualquier cosa.

Antes de pasar a exponer aquello que en el *Focus-group* se trató, se hace necesario precisar dos aspectos: el primero, dejar perfectamente claro que, como se puede suponer fácilmente, los resultados obtenidos a partir de este encuentro informal carecen

de cualquier valor estadístico, dado el testimonial tamaño de la muestra.

El segundo, que los tres moderadores coincidimos de forma unánime en la conveniencia e importancia de no presentar el focus group bajo el título de “La agresividad en la conducción” y de no dejar entrever que esto se considera un problema en nuestra sociedad. De esta manera, se pretendía desde un principio no condicionar a los niños para que dieran respuestas quizás “políticamente correctas” pero no espontáneas o realmente sentidas. Con objeto de no caer en posturas maniqueístas, en lugar de rotular el tema con la palabra agresividad, nos servimos de los Srs. Clemente Chino-Chano y León de las Ruedas para plantear la cuestión a los niños.

Para ello proyectamos un vídeo de dibujos animados titulado “Motor Manía”, en el que Goofy, el famoso personaje de Disney, interpreta al Sr. Clemente Chino-Chano, un buen hombre, muy tranquilo y pacífico, que se transforma en un ser encolerizado e insolidario –el Sr. León de las Ruedas– en el momento en que se pone a los mandos de su automóvil, mostrando un amplio repertorio de conductas agresivas al volante. Cuando el Sr. de las Ruedas desciende de nuevo del vehículo, vuelve a ser el Sr. Chino-Chano, que sufre la agresividad de otras personas que conducen como su *alter ego*.

Como resumen de las diversas aportaciones producidas, los niños interpretaron la historia como la de “un señor que se porta de forma normal y que se transforma cuando sube al coche y se enfada mucho”.

5.2 El quién, cuándo y dónde de las conductas agresivas al volante según los niños

A) Quién:

Ante la pregunta de "¿Quién creéis que conduce más como el Sr. de las Ruedas?", las respuestas espontáneas apuntaron a los "borrachos", los "locos", "los que se creen los dueños de la carretera" y los jóvenes.

Pero todos los chavales afirmaron ver reflejados estos comportamientos agresivos también en sus padres, unas veces como inductores de agresividad y otras como reactivos ante ella. En este último sentido, los niños justificaron la reacción de los padres como respuesta a la actitud agresiva de otras personas. Incluso afirmaron que ellos harían lo mismo: preguntados por lo que harían si alguien les insultara o les hiciese un gesto obsceno al volante, uno de ellos dijo con la mayor naturalidad que "Hay que devolverles el insulto, bajarse del coche y pegarles una yoya".

También afirmaron observar comportamientos de este tipo en familiares y amigos (en este último caso, para "hacerse los chulos" delante de sus "colegas"). Incluso reconocieron que ellos mismos los muestran como conductores de bicicleta, haciendo alarde de sus habilidades a través de conductas exhibicionistas como soltarse de manos, hacer "caballitos", hacer "la cabra" o hacer derrapes. Casi por unanimidad aceptaron como algo aceptable e incluso deseable el hecho de asumir riesgos, pero claro, "siempre que no me pase nada". No obstante, después de que se les hizo ver por parte de los moderadores que es imposible prever las consecuencias de la asunción de tales riesgos, seis de los niños decidieron que lo

mejor era no tomarlos, aunque los otros cuatro se mantuvieron en su postura.

Dos conclusiones interesantes pudimos, asimismo, extraer en este punto del debate:

La primera que, al igual que el Sr. Chino-Chano, los niños se sienten víctimas de la agresividad en la conducción en determinadas situaciones viales, especialmente cuando cruzan la calle como peatones (hicieron constar que los conductores no respetan los pasos para peatones, ni siquiera los regulados por semáforo).

La segunda, acerca de la particular visión que tenían los chavales sobre la población anciana conductora. De los ancianos dijeron que "también estorban" si circulan demasiado despacio, provocando agresividad en el resto de conductores. Como solución al problema propusieron que "cuando vayan por la autopista, que vayan por otro carril" (un carril aparte, se entiende).

Otro de los extremos que se quiso comprobar en este *Focus-group* fue el de si se reproducían entre los más pequeños algunos estereotipos sobre la atribución de la agresividad al volante. En este sentido, se sometieron a votación algunas cuestiones, con los siguientes resultados:

En relación a quién conduce más a la manera del Sr. de las Ruedas (conducción agresiva), si los jóvenes o los mayores, no hay lugar a la duda: los chavales opinaron por unanimidad que los jóvenes. ¿El motivo?: "Porque están todos los amigos y para hacerse el chulito". Reconocieron que esto les ocurre también a ellos mismos.

Más espinosa y polémica resultó la votación sobre si lo hacen más los varones o las mujeres: seis de los niños afirmaron que los primeros; uno, que estas últimas (pero más bien confundiendo el conducir mal que el hacerlo agresivamente); y los otros tres, más diplomáticos, contestaron que por igual.

B) Cuándo:

Respecto a cuándo actúan los Srs. de las Ruedas, sus respuestas espontáneas apuntaron decididamente a "Por la noche" y "En fines de semana", en clara relación con los borrachos mencionados anteriormente con respecto al quién.

¿Qué con cuánta frecuencia ocurre esto? Los niños percibieron que con mucha, tanto en las calles como en las carreteras (hubo unanimidad en el asentimiento).

No sólo eso, sino que también por unanimidad estuvieron de acuerdo en que se trata de un fenómeno que va en claro aumento.

C) Dónde:

¿Y dónde pueden ver conductas de este tipo, fuera o además de en las calles y carreteras?

Se produjeron dos respuestas espontáneas: "En los cuentos" (una respuesta desconcertante, pero de la que no se pudo sacar más jugo), y en los videojuegos.

Entre los videojuegos de actualidad que incitan a una conducción, no ya calificable como agresiva sino como absolutamente salvaje, y que los niños mencionaron espontáneamente encontramos: *Carmaggedon*, *Crazy Taxi*, *The Simpsons*, *Road Rage* y *Grand Theft Auto II y III*. A modo de reflexión, y recordando la falta de valor estadístico de estos datos, cinco de los niños del grupo conocían el último de los

juegos, y tres de ellos lo tenían en sus casas y jugaban con él habitualmente.

Entre los videojuegos no espontáneamente mencionados por los pequeños pero sí reconocidos encontramos uno más: *Burnout*.

Pero según los niños no sólo hay Srs. de las Ruedas en los cuentos y en los videojuegos, sino también en los programas y en los anuncios de TV.

Algunos recordaron espontáneamente dos anuncios de la DGT en los que aparecen conductas agresivas al volante: el de una mujer que es atropellada mientras cruza por un paso de peatones y el de un conductor que actúa impacientemente ante un conductor que duda.

Una niña recordó un anuncio de un coche "que va muy deprisa muy deprisa", pero no logró identificar ni la marca ni el modelo.

Respecto a la existencia de algún programa de TV donde recientemente hubieran visto a alguien conducir como el Sr. de las Ruedas, los niños hablaron de una edición de Informe Semanal sobre "borrachos por las noches al salir de la discoteca", tal como ellos la describieron.

Por parte de los moderadores se preguntó a los pequeños sobre un episodio de la serie de dibujos animados *Los Simpson* emitido por Antena 3 TV el sábado 12 de octubre de 2002. Visto por casi todos los participantes, recordaron que el protagonista "hacía burradas y circulaba a dos ruedas" con su coche y que "iba muy rápido y haciendo locuras". El automóvil que conducía fue descrito como "deportivo y nuevo" y los chavales entendían que ello era razón suficiente *per se* para incitar a la conducción agresiva y alocada.

5.3 El vehículo de los conductores agresivos según los niños

Llegados a este punto, se presentaron una serie de siete fotografías que representaban otros tantos tipos de vehículos: un deportivo, un turismo familiar, un turismo convencional, un monovolumen, un todoterreno, una motocicleta deportiva de gran cilindrada y un scooter de aspecto racing. Tras ello, se preguntó cuál de estos vehículos creían los chavales que sería el preferido del Sr. Chino-Chano, dada su forma de ser. Se les forzó a que eligieran solamente uno de ellos.

De forma sorprendente, cinco de los votos fueron a parar a la motocicleta (algo que se salía de lo esperable, pues recordemos que el Sr. Chino-Chano es el personaje amable y sosegado); tres fueron a parar al turismo convencional; y dos al todoterreno.

En cuanto al vehículo que más iba con la personalidad del Sr. de las Ruedas, la

motocicleta recibió seis votos, por cuatro del ciclomotor, con lo que se confirma que los vehículos de dos ruedas son los que se perciben como más agresivos, también por los niños. Forzados a elegir entre uno de los vehículos de cuatro ruedas, cuatro de los votos se concedieron al vehículo deportivo; otros cuatro al todoterreno; y dos más al monovolumen.

¿Por qué el todoterreno? Porque "puedes subir por las montañas y bajar rápido". Hubo sin embargo quien opinó de este vehículo que no era adecuado para el Sr. de las Ruedas, "porque no pillan mucho". Pero nadie percibió la agresividad que emanaba del vehículo en sí (aspecto macizo, gran tonelaje, carrocería elevada, sensación de dominio y superioridad, etc.).

5.4 Con quién se identificaron los niños

Solamente a dos de los niños les gustó más la forma de ser y de comportarse de D. Clemente Chino-Chano; a otros dos, la de D. León de las Ruedas; mientras que a los seis restantes no les gustó ni uno ni otro, aclarando uno de ellos que haría una mezcla entre los dos, y que el híbrido resultante "pensaría en los demás sin ser tan miedica".

Cuando se les pidió que se quedaran sólo con uno de ellos, la nueva votación arrojó el resultado de seis Srs. de las Ruedas y cuatro Srs. Chino-Chano. Puestos a

escoger uno de los dos extremos de comportamiento (sosegado y amable frente a agresivo e insolidario), los niños parecían estar de acuerdo en que no se puede ser tan bueno en esta vida como el Sr. Chino-Chano.

¿Qué era lo censurable de D. León de las Ruedas? "Atropellos", "insultos", "se salta los semáforos", "va por donde le da la gana", "roba el aparcamiento y choca a los coches", "joroba a los demás yendo deprisa unas veces y otras despacio", "corre y va pitando"...

¿Y qué les atraía de su comportamiento?
"Divertido", "velocidad", "por todo".

¿Qué consideraban loable del Sr. Chino-
Chano?: Que "no hace daño a nadie".

¿Y sus defectos? "Ser demasiado bueno",
"si le pegan se estaría quieto", "cede a
todo; si le pidieran dinero, lo daría".

5.5 Soluciones al problema de la agresividad en la conducción que proponen los niños

Ya sólo quedaría por saber cómo acabar con los Srs. de las Ruedas que circulan por nuestras calles y carreteras. A este respecto, admirar la frescura e ingenuidad de las soluciones aportadas por los niños. Tenemos una solución que podríamos calificar como "romántica", otra "judicial" y una tercera "científico-tecnológica" definitiva e inapelable.

He aquí la solución "romántica": "Cuando les den el carnet (a los conductores, se entiende), a los que crean que van ir

rápidos, hacerles prometer que van a ir bien y que van a respetar todas las normas".

La solución "judicial" consistiría en que "la primera vez que lo hagan se les quita el carnet; y a la segunda, dos años a la cárcel".

Pero si todo fallara, la ciencia acudiría en nuestra ayuda: dado que ser agresivo al volante "no es de nacimiento", siempre se podría "llevar al conductor malo a un laboratorio y hacerlo nuevo".