

BOLETÍN CRIMINOLÓGICO

Nº 130

Instituto andaluz interuniversitario de Criminología

OCTUBRE 2011

LA IRA AL VOLANTE EN LA EXPLICACIÓN DEL COMPORTAMIENTO DE LOS CONDENADOS POR DELITOS DE TRÁFICO

Beatriz González-Iglesias
José Antón Gómez-Eraguela
Laura López-Romero

En los últimos años la agresividad y la manifestación de ira al volante se han relacionado con la conducción que se lleva a cabo. Las investigaciones han puesto de manifiesto que los individuos más coléricos suelen adoptar un estilo de conducción más agresivo y arriesgado, lo que les lleva a cometer más infracciones y a verse implicados en un mayor número de accidentes y siniestros graves. El estudio de la ira al volante se ha convertido en una de las líneas de investigación más prometedoras en este ámbito. Sin embargo, la visibilidad social y el reconocimiento oficial de este fenómeno no han despejado, por el momento, todas las incógnitas que se ciernen sobre él. La ausencia de una definición unánime de qué se considera conducción agresiva o airada, la proliferación de instrumentos de evaluación muy diversos y el diseño de investigaciones metodológicamente débiles no han ayudado a eliminar el desconocimiento de este problema social. En el trabajo que se presenta a continuación se analiza el papel de la ira al volante en la explicación de las conductas de riesgo de los conductores penados por delitos de tráfico en Galicia.

Palabras clave: ira al volante, siniestralidad, delitos de tráfico

Introducción

A pesar de las pruebas acumuladas en torno a la importancia de la ira y la agresividad en la explicación de la siniestralidad y de ciertas conductas de riesgo al volante, la investigación empírica y el desarrollo teórico del tema son aún incipientes. De hecho, no existe todavía un consenso sobre la definición de los constructos que se utilizan en la investigación. Así, en la literatura científica anglosajona aparecen términos tales como *aggressive driving*, *road rage* o *driving anger* para referirse indistintamente al estudio de las emociones alrededor de la ira y de los comportamientos agresivos del conductor. En algunos casos, estos términos se utilizan de manera diferenciada, reservando la expresión *road rage* para los casos de violencia extrema (Deffenbacher, Lynch, Filletti, Dahlen y Oetting, 2003). En otras ocasiones aparecen como términos sinónimos o intercambiables (Britt y Garrity, 2006) o se utilizan definiciones superpuestas (Sullman, Gras, Cunill, Planes y Font-Mayolas, 2007).

El término *driving anger* fue introducido por Deffenbacher y su equipo en 1994 para referirse a la propensión al enfado que tienen algunos individuos cuando conducen. De acuerdo con esta definición, la ira al volante se concibe como un rasgo del individuo, específico de la situación de

conducción y uno de los mejores predictores de las conductas agresivas y arriesgadas al volante (Dahlen y Ragan, 2004).

Por su parte, la expresión *aggressive driving* hace referencia a las conductas manifiestas y observables que un conductor lleva a cabo con la intención de perjudicar o infligir daño (físico, psíquico o social) a otro u otros como respuesta a un incidente ocurrido en la carretera (Mizell, 1997). La intención de dañar o perjudicar constituye el elemento crítico en la definición de esta variable (Ellison-Potter, Bell y Deffenbacher, 2001). Además, esas conductas han de suponer un peligro evidente para el resto de usuarios de la vía (Martínez, 1997) e incrementar el riesgo de accidente (Tasca, 2000).

La ira al volante o *road rage* es considerada por muchos autores como un comportamiento delictivo, si bien, a pesar de que el uso de este término se ha extendido mucho en los últimos años, no existe todavía una definición unánime al respecto (Wells-Parker, Ceminsky, Hallberg, Snow, Dunaway, Guiling et al., 2002). En términos generales, esta etiqueta describe cualquier incidente en el que un conductor se enfurece por la conducta de otro usuario de la vía y estalla en un episodio de rabia y cólera más o menos intenso, que suele llevar a algún tipo de agresión y que, en los casos más graves, puede conducir a ver-



daderas situaciones de violencia física o incluso a un homicidio (Sharkin, 2004). Se trataría, por tanto, de una agresión hostil emocional, cuyo principal objetivo sería provocar daño (Shinar, 1998).

Sin embargo, tal y como se define este constructo, resulta difícil distinguirlo de la conducción agresiva. En esta línea, Miles y Jonhson (2003) consideran que la frecuencia y la gravedad de las conductas agresivas constituyen los elementos clave que nos permiten hacer dicha distinción. Así, un episodio de ira al volante sería una acción delictiva dirigida específicamente hacia otra persona y motivada por algún hecho –real o imaginario– ocurrido durante la conducción. Debido a ello, un conductor airado no tiene por qué ser necesariamente un conductor temerario o poco seguro. Su comportamiento furioso parece ocurrir en momentos puntuales, cuando considera que su territorio privado (la carretera y el espacio que rodea su vehículo) ha sido invadido. Sin embargo, la conducción agresiva ocurre cuando el conductor se halla bajo el influjo de un estado emocional negativo, ya sea impaciencia, hostilidad o frustración (James y Nahl, 2000) y no es necesario que medie una provocación directa (Dukes, Clayton, Jenkis, Miller y Rodgers, 2001).

Además de presentar ciertos matices distintivos en su definición, O'Brien, Tay y Watson (2004) también señalan diferencias en el uso de ambos términos. Así, en los medios de comunicación predomina, con ciertas dosis de sensacionalismo, la expresión ira al volante (*road rage*), mientras que los investigadores prefieren el término conducción agresiva (*aggressive driving*) porque describe mejor los comportamientos objeto de estudio.

Esta ambigüedad conceptual ha limitado la acumulación de conocimiento empírico en torno a los mecanismos y las causas que explican el papel de la ira en la conducción. Por ello, Dula y Geller (2003), en aras de despejar un poco las incógnitas que se ciernen sobre este tema, abogan por abandonar el uso del término ira al volante (*road rage*), al que consideran de difícil definición y con ciertas connotaciones peyorativas, y proponen limitar la definición conceptual del fenómeno al término *dangerous driving*, que podríamos traducir al castellano como conducción peligrosa o temeraria. Bajo esta denominación, Dula y Ballard (2003) identifican tres clases de conductas: 1) Actos intencionales de agresión física o psicológica hacia otros conductores, pasajeros o peatones; 2) Emociones negativas experimentadas al volante de un automóvil (e.g., ira, frustración, rabia) que alteran la capacidad de atención del conductor; y 3) Conductas arriesgadas o peligrosas que se llevan a cabo sin intención explícita de dañarse uno mismo o de dañar a otros, tales como exceder el límite de velocidad, saltarse un semáforo en rojo, no guardar la distancia de seguridad o realizar un cambio brusco de carril. Esta categoría también podría incluir, según los autores, los incidentes provocados por las distracciones y los pequeños lapsus de atención que se producen cuando el conductor come, bebe, fuma, manipula la radio o usa el teléfono móvil mientras conduce.

Esta distinción no resulta baladí o aleatoria sino que tiene importantes implicaciones teóricas y prácticas. Conocer las características que distinguen los tres tipos de conductas y los mecanismos que subyacen a cada una de ellas constituye el primer paso a la hora de diseñar estrategias de prevención e intervención más

adecuadas y específicas (Dula y Ballard, 2003; Miles y Johnson, 2003).

En el presente estudio nos planteamos como objetivos, por una parte, analizar las situaciones de la conducción que generan ira en los condenados por delitos contra la seguridad vial así como la forma en que expresan su enfado cuando conducen. En segundo lugar, también hemos querido examinar las infracciones que cometen y su historial de multas y accidentes, con el fin de determinar si sus reacciones coléricas predicen el incumplimiento de las normas de tráfico y su implicación en accidentes de circulación. La hipótesis que manejamos es que los penados por delitos de tráfico experimentan intensas emociones negativas cuando conducen y que las expresan de forma desadaptativa, lo que se traduce en una conducción más infractora y arriesgada.

Metodología

Participantes

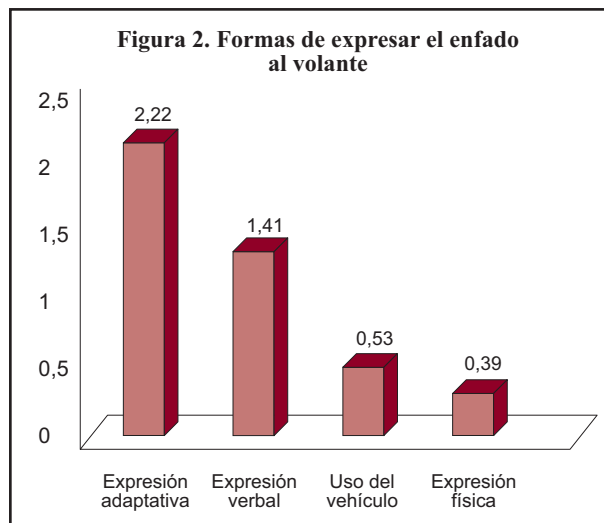
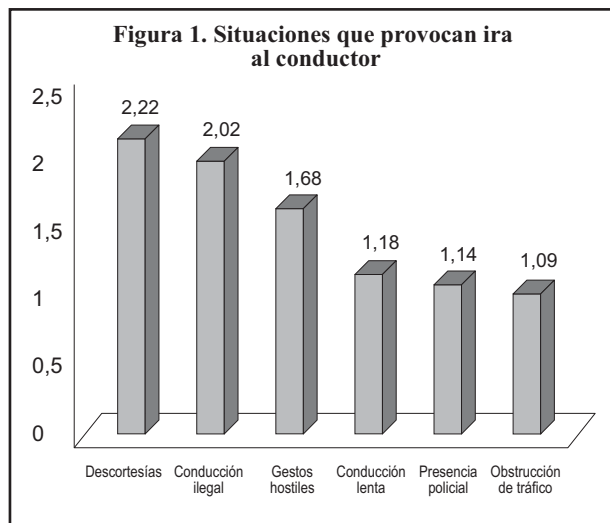
En el estudio participó una muestra de 71 conductores con edades comprendidas entre los 18 y los 73 años (Media = 39,77; D.t.= 12,13), siendo el 7,5% mujeres y el 92,5% varones.

Procedimiento

Los infractores fueron seleccionados entre aquellos que participaron en el curso de reeducación en sustitución de los trabajos en beneficio de la comunidad, impartido por psicólogos del Colegio Oficial de Psicología de Galicia en las principales ciudades de la comunidad entre los años 2009 y 2010.

Instrumentos

Para evaluar o determinar aquellas situaciones que generan ira en la conducción, se empleó una versión reducida del *Driving Anger Scale* (DAS; Deffenbacher,



Oetting y Lynch, 1994) elaborada en un estudio previo (González-Iglesias, 2008). Esta versión del DAS consta de 22 ítems agrupados en seis subescalas: Descortesías, obstrucciones de tráfico, gestos hostiles, conducción lenta, presencia policial y conducción ilegal. Las distintas subescalas del DAS presentan una coherencia interna satisfactoria, con valores alpha de ,65; ,69; ,78; ,65; ,80 y ,77, respectivamente. Para responder a este cuestionario los sujetos deben imaginar las situaciones descritas en cada uno de los ítems e indicar a continuación el nivel de ira o enfado que les provocan en una escala tipo Likert de 5 puntos (1= *Ninguno*; 5 = *Muchísimo*).

La forma de expresar la ira al volante fue evaluada utilizando también una versión reducida del *Driving Anger Expression Inventory* (DAX; Deffenbacher, Lynch, Oetting y Swaim, 2002), de elaboración propia (González-Iglesias, 2008). Consta de 18 ítems agrupados en cuatro subescalas (expresión verbal, expresión física, uso del vehículo para expresar la ira y expresión adaptativa) que los sujetos deben contestar en una escala tipo Likert de 5 puntos (1= *Nunca*; 5 = *Casi siempre*), en función de la frecuencia de su respuesta colérica al volante. En nuestro estudio la coherencia in-

terna de las escalas es, en todos los casos, superior a ,70 y sólo la subescala de Uso del vehículo presenta un valor del alpha de Cronbach inferior.

Para evaluar la conducta y las infracciones cometidas por los conductores al volante empleamos la subescala de Violaciones de las normas del *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ; Reason, Manstead, Stradling y Baxter, 1990), adaptada al español por Gras, Sullman, Cunill, Planes, Aymerich y Font-Mayolas (2006). Consta de 9 ítems que los sujetos deben responder en una escala tipo Likert de 5 puntos (0 = *Nunca*; 4 = *Muchas veces*), en función de la frecuencia con que han realizado esas conductas en el último año. En nuestro estudio esta subescala presenta una adecuada coherencia interna, con un valor del coeficiente de alpha de Cronbach de ,68.

Adicionalmente solicitamos a los participantes información sociodemográfica y relacionada con su historial como conductores: experiencia (año en que habían obtenido el carné de conducir), exposición (media de kilómetros recorridos al año), número de multas recibidas en los últimos 5 años y accidentes en los que se habían visto implicados en ese período.

Resultados

1. Análisis descriptivo

Como se puede observar en la figura 1, las descortesías de los demás conductores (e.g., dar marcha atrás sin mirar), los comportamientos ilegales o delictivos y las muestras de hostilidad son las situaciones que generan más enfado a los penados por delitos de tráfico de nuestro estudio.

Aunque los penados reconocen que intentan canalizar su ira mediante estrategias adaptativas de afrontamiento (e.g., escuchar música suave, tratar de relajarse, etc.), suelen emplear expresiones verbales e instrumentales (i.e., a través del vehículo) para manifestar su enfado cuando conducen (véase figura 2).

En definitiva, los resultados de este estudio indican que los penados por delitos de tráfico que hemos evaluado acostumbran a expresar su enfado mediante conductas de agresión verbal o instrumental, especialmente en aquellas situaciones en las que se sienten agraviados por el comportamiento de otros conductores, porque su conducta es descortés, infractora u hostil.

Tabla 1. Predicción de las violaciones de las normas

Bloques	Pasos	VARIABLES predictoras	Beta	R ²	R ²
Bloque 1	1	Experiencia	-,25*	,16	,16*
Bloque 2	2	Conducción ilegal (DAS)	-,41**	,26	,10*
	3	Presencia policial (DAS)	,41**	,40	,14**
Bloque 3	4	Uso del vehículo (DAX)	,36**	,52	,12**

*p<0,05;** p<0,01;*** p<0,001

Tabla 2. Predicción de las multas

Bloques	Pasos	VARIABLES predictoras	Beta	R ²	R ²
Bloque 1	1	Conducción lenta (DAS)	,36	,13	,13*

*p<0,05;** p<0,01;*** p<0,001

Tabla 3. Predicción de los accidentes sin víctimas

Bloques	Pasos	VARIABLES predictoras	Beta	R ²	R ²
Bloque 1	1	Gestos hostiles (DAS)	,38*	,14	,14*

*p<0,05;** p<0,01;*** p<0,001

2. Predicción de las conductas de riesgo al volante

Tal y como aparece recogido en la tabla 1, la experiencia (años de carné) explica el 16% de la varianza de las violaciones de las normas informadas por los penados. Ese porcentaje se eleva al 40% con la introducción en el modelo de las subescalas del DAS referidas al nivel de ira experimentado por el conductor ante las situaciones de conducción ilegal y presencia policial. La subescala de Uso del vehículo para expresar la ira del DAX supone un nuevo

incremento en la capacidad predictiva de las violaciones de las normas, elevando al 52% el porcentaje total de varianza explicada.

Como recoge la tabla 2, la subescala de Conducción lenta del DAS es la única variable que predice el cómputo global de multas recibidas por los condenados por delitos de tráfico de este estudio en los últimos 5 años (el 13% de la varianza).

En el caso de los accidentes menores o sin víctimas, la subescala de Gestos hostiles del DAS

es la única variable que entra en el modelo y explica el 14% de la varianza de esta variable (véase tabla 3).

En definitiva, las variables de ira contribuyen a explicar una parte importante de las conductas infractoras al volante. En concreto, el enfado experimentado ante los comportamientos ilegales de otros conductores y ante la presencia de la policía vigilando el tráfico explica una parte importante del incumplimiento autoinformado de las normas de tráfico. Por otro lado, el uso del vehículo como un medio para expresar el enfado al volante también tiene un gran peso en la predicción de las violaciones de las normas. En el caso del cómputo global de multas y de los accidentes sin víctimas, las variables relacionadas con el enfado del conductor ante las situaciones de conducción lenta y los gestos hostiles de otros usuarios de la vía son las únicas que permiten explicar los comportamientos de los infractores.

DISCUSIÓN

Los resultados de este estudio tienen importantes implicaciones prácticas a la hora de elaborar programas de prevención e intervención en el campo de la seguridad vial. Así, sería interesante que este tipo de programas incluyese algún módulo destinado al (auto)control emocional y al manejo de la ira, ya que, como hemos visto, el enfado y las reacciones agresivas del conductor son un buen predictor de su conducta infractora al volante. Muchas de las infracciones de tráfico y conductas violentas observadas en la carretera suelen ir precedidas por la presencia de abundantes sesgos cognitivos sobre la conducción y los otros conductores, y sobre la legitimación de la violencia como forma de resolver los conflictos. Por ello, es imprescindible tratar de manera específica aquellas creencias distorsionadas y rígidas que pueden favorecer la escalada de la violencia. Aunque algunos conductores solamente se muestran agresivos en el contexto de la conducción, otros, sin embargo, carecen de conductas alternativas al empleo de la violencia como forma de resolución de conflictos en otros contextos. En este sentido, este tipo de programas debiera dirigirse tanto a la eliminación de las conductas agresivas del repertorio comportamental de los participantes en el tráfico, como a la interiorización, en general, de estrategias conductuales alternativas a la agresión (e.g., relajación, pensamiento alternativo, etc.).

En esta línea, las experiencias desarrolladas en los Estados Unidos por Deffenbacher y su equipo en la Universidad de Colorado o por Galovski y Blanchard (2002, 2004) desde el Centro de desórdenes relacionados con el estrés y la ansiedad en el estado de Nueva York, pueden servir de base para el diseño de programas eficaces en el manejo de la ira al volante.

Aun cuando hemos tratado de ser rigurosos en el diseño de esta investigación, los resultados están sujetos a ciertas limitaciones: Por su carácter retrospectivo y transversal, en nuestro estudio no hemos podido establecer inferencias causales sino únicamente relaciones (básicamente lineales) entre las variables de ira y la conducta infractora al volante. Este estudio también se ve limitado por el uso de autoinformes. Aunque a los participantes se les aseguró el anonimato y la confidencialidad de sus datos, es posible que sus respuestas se hayan visto influidas por el sesgo de deseabilidad social. Otra limitación de los autoinformes son las posibles variaciones que pueden existir entre lo que relatan los conductores y su comportamiento real. El acceso a los datos oficiales de los participantes podría reducir, en un futuro, este tipo de sesgos y nos permitiría contrastar la información proporcionada en los autoinformes.

Puede consultar las referencias bibliográficas e información sobre los autores en:
www.boletincriminologico.uma.es/boletines/bibliografia/biblio_130.pdf