



LOS CONDUCTORES QUE PARTICIPAN EN CARRERAS ILEGALES

DRIVERS WHO TAKE PART IN ILLEGAL RACES

Marcos A. Vázquez Zaldívar
Especialista en seguridad vial y transportes
markvazquez@live.com

PALABRAS CLAVE / KEY WORDS

Carreras ilegales / Seguridad vial / Subcultura / Transgresión normativa.
Illegal races / Road safety / Subculture / Regulatory transgression.

RESUMEN / ABSTRACT

La relevancia que está adquiriendo esta tipología antisocial, relacionada con la transgresión de la normativa vial, hace que se esté formando una subcultura en torno a las carreras ilegales en el conjunto del territorio nacional. Los elementos para combatir una narrativa, muy arraigada dentro del colectivo de conductores más noveles, se antoja complicada, toda vez que los factores facilitadores que se promueven dentro del grupo de pares implementan matices y componentes atractivos que fomentan la promoción del estatus social, dentro del grupo de referencia. Con el presente trabajo se trata de identificar los aspectos que hacen de esta tipología antisocial una problemática importante para la seguridad vial.

The relevance that this antisocial typology, related to the transgression of road regulations, is acquiring, makes it a subculture around illegal careers throughout the national territory. The elements to combat a narrative, deeply rooted within the collective of newer drivers, is complicated, since the facilitating factors that are promoted within the peer group implement nuances and attractive components that promote the promotion of social status, within the reference group. This work seeks to identify the aspects that make this antisocial typology an important problem for road safety.



No solo existen peligros latentes, como el exceso de velocidad, el manifiesto desprecio de la integridad física, sino que comparte la anuencia de circular bajo la influencia de determinadas drogas de abuso, estupefacientes o alcohol.

INTRODUCCIÓN

Desde el punto de vista conceptual, podríamos definir el término «carrera ilegal» como la realización de competiciones no autorizadas, con vehículos propios o ajenos, fuera de los recintos privados y adecuados para su utilización, sin riesgo para terceras personas.

Los escenarios prototípicos los ubicamos espacialmente en vías públicas con un nivel de asfaltado óptimo, donde competiciones con vehículo a motor entre dos o más participantes, dentro de un recorrido no pre-fijado, se sirven de la ausencia de vigilancia de los enclaves afectados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (en adelante FCS), propiciando escenarios perfectos para la realización de actividades ilegales, en donde los vehículos a motor y el exceso de velocidad tienen su denominador común.

Resulta necesario citar que no solo existen peligros latentes, como el exceso de velocidad, el manifiesto desprecio de la integridad física, tanto propia, como del resto de usuarios, sino que en no pocas ocasiones, comparte la anuencia de circular bajo la influencia de determinadas drogas de abuso, estupefacientes o alcohol, que facilitan los procesos de desinhibición para la concatenación de las precitadas acciones.

A todo ello debemos implementar el hecho de que, en un notable número de circunstancias análogas, los vehículos utilizados han sido previamente robados para realizar dicha ac-

tividad ilícita, incrementando el riesgo para los usuarios de las vías.

BASE TEÓRICA PARA COMPRENDER LA PROBLEMÁTICA

Para poder identificar los elementos y factores que facilitan o favorecen la realización de esta actividad antisocial, se pueden citar las diferentes investigaciones plasmadas por Zuckerman (1969) en lo que, a la postre, implementa la información aportada en la «Teoría de la búsqueda de sensaciones», donde se plasma la necesidad de determinados individuos de encontrar sensaciones y situaciones límite, donde el riesgo y el peligro se encuentran notoriamente presentes.

Bajo el auspicio de la interacción social específica y la especial influencia dentro del grupo de afección que opera esta tipología antisocial, podemos apoyarnos en las denominadas teorías subculturales (Bernabéu Ayela, 2013), que, aplicable a las carreras ilegales, implementarían una especial relevancia sobre la asunción de nuevos objetivos de conducta social, dentro del grupo de pares, con el fin de reasignar un reconocimiento social y un estatus específico dentro del grupo de afines, modelado en parámetros antisociales o criminales de conducta, por la propia notoriedad de la transgresión.

En el desarrollo de la teoría de la búsqueda de sensaciones, el vehículo a motor puede ser tomado como nexo de unión, tanto para la comisión de acti-



vidades delictivas, como elemento de reunión que implementa la inmersión social de pares en núcleos organizados, con un perfil estético y cognitivo diferenciador, como desarrollan Garrido Genovés, Redondo Illescas y Stangeland (2006), atendiendo al grado de compromiso con los objetivos y estímulos del propio grupo, la implicación en las distintas actividades y las convicciones morales de cada individuo.

Desde la perspectiva intrapersonal, existe realmente un concepto de riesgo asumido, como se desarrolla en la teoría de la compensación de riesgo o teoría homeostática del riesgo (Wilde, 1982) identificados con los patrones que se asumen durante las distintas actividades que se realizan durante las carreras ilegales.

De esta manera, la adopción de las alternativas que se identifican en distintas esferas perceptivas (Gras Pérez, 1994) orbitan en una perfecta simbiosis valorativa entre las escalas subjetiva y objetiva de compensación de riesgo, que varía en intensidad y preponderancia cuanto mayor incentivo personal exista, que condicione el círculo socioafectivo del conductor, condicionado por los refuerzos esperados, ya sean positivos o negativos.

Tras el precitado balance (Wilde, 1986), se considera que los conductores ajustan su conducta con el fin de mantener un nivel de riesgo constante. Así, cuando están conduciendo los sujetos comparan el riesgo que

perciben con el que desean aceptar, lo que les permite restablecer el equilibrio y recuperar la situación de homeostasis dependiendo del beneficio o rédito que se espera obtener.

GRUPOS DE RIESGO Y CARACTERÍSTICAS COMUNES

Una vez aportados datos relevantes para una correcta asimilación conceptual, se pretende identificar bajo referencias empíricas, las posibles motivaciones y su interrelación en el espacio-tiempo concreto, de las actividades de estos conductores que comportan un grave riesgo a los usuarios de las vías.

En este sentido, atendiendo a estudios desarrollados al efecto por Izquierdo, Torres Kumbrián y Martínez (2013) podemos reflexionar sobre los conductores implicados en la esfera de inferencia de las carreras ilegales en nuestra sociedad, con grupos más o menos cohesionados, que tienen como aglutinador y nexo de unión la pasión por la velocidad y el riesgo en situaciones límite, con un rango de edad muy joven, entre los 18/30 años, tanto hombres, como mujeres y que actúan entre ellos mismos como incentivo motivador hacia esta tipología delictiva.

Los estudios ofertados en nuestro país por Miró Linares y Bautista Ortuño (2014) afirman que las actitudes de los conductores replican una cadencia repetitiva, motivada por ciertos factores intrapersonales e interpersonales, condicionando un cambio de patrón cognitivo



en los jóvenes, detectando cierta predisposición innata al incumplimiento coadyuvada por el entorno social, que incide como refuerzo positivo en la instauración de los hábitos y conductas enfocados hacia la transgresión normativa.

Los patrones actitudinales se encuentran directamente relacionados con las actividades de ocio, muy circunscrito a los fines de semana, como concluyeron los resultados obtenidos por Gil García y Romo Avilés (2008) dentro de un grupo de control de jóvenes andaluces, donde se destaca que la búsqueda de las situaciones de riesgo no controlado es genérica al conjunto de la población de referencia, donde, si bien tradicionalmente el estereotipo social adjudicaba este tipo de acciones en exclusiva a los varones, en la actualidad, se puede constatar que los márgenes de equidistancia de ambos sexos se encuentran muy próximos (Aznar Casanova, Conchuela Mas y Honrubia Serrano, 1995).

Es precisamente en los sectores más jóvenes de la población (Montoro, 2000), donde se encuentran los factores cognitivos más expuestos, implementando los rasgos de rebeldía prototípica de la adolescencia-juventud, con criterios y actitudes de transgresión normativa directamente relacionada con el exceso de velocidad, la autoafirmación sobre la propia pericia en conducción de los vehículos a motor, la búsqueda de emociones y la emulación

de comportamientos sugestionados a partir de los iconos mediáticos, que son tomados como modelos de comportamiento.

En este sentido autores como Jariot Garcia y Montané Capdevila (2009) identifican la importancia de los factores cognitivos relacionados con la modificación de los patrones de conducta, a través de las hazañas de los mitos o ídolos, que son tomados como refuerzo positivo en la concatenación de las conductas antisociales y que denotan, en la presente tipología delictiva, un comportamiento que predispone a la realización de los ilícitos penales, condicionado por el comportamiento atractivo de las idílicas peripecias de las estrellas de cine, que no son contrarrestados, de manera adecuada, con una pedagogía educativa.

La asunción de riesgo durante la conducción, parece haber sido una constante dentro de la población conductora en nuestro país, en base a los trabajos de Alonso, Sanmartín, Esteban, Calatayud, Alamar y López (2008), si atendemos a las teorías cognitivas relacionadas con el aprendizaje vicarial. Los grupos de jóvenes conductores mantienen las actitudes que observan de su círculo más próximo y, por consiguiente, el resultado del control social formal en el ámbito familiar (Izquierdo-Torres Kumbrían y Martínez, 2013), no es el escenario propicio para la interiorización de una correcta conducta vial.



En este sentido, a la vista de la evolución de las cifras ofertadas por estudios de Bautista (2012) y Miró Llinares y Bautista Ortuño (2014), el exceso de velocidad no presenta una percepción de riesgo equiparable a otros comportamientos transgresores que provocan siniestralidad vial en España, pese al aumento punitivo jurídico-administrativo, donde parece que los mecanismos de protección de la seguridad vial, así como las estrategias de formación y reeducación para una conducción más responsable, no tienen el calado esperado respecto al incumplimiento del exceso de velocidad.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

La contra narrativa que se puede ofertar, desde un punto de vista pedagógico, en el marco de la prevención primaria y secundaria, resulta complicada debido a la influencia que ejercen los grupos de pares, en un claro síntoma de aceptación social y necesidad de vínculo emocional personal y comunitario, desde la perspectiva del grupo, implementando un aumento de estatus social y relevancia dentro de la subcultura relacionada con el riesgo y la velocidad.

Tomando como factores endógenos la impulsividad, la ausencia de control social y por consiguiente la irresponsabilidad de sus acciones, coadyuvada con una notable necesidad de ambientes competitivos, desencadena en una conducta de ámbito transgresor

(Bautista Ortuño y Miró Llinares, 2015), eminentemente antisocial respecto a la normativa vial, que es implementada por influencias del efecto de propaganda de determinada filmografía, exponiendo el lado más embaucador de esta tipología delictiva, minorando de manera flagrante los efectos negativos que provocan en la seguridad vial y evocando valores y modelos sugerentes hacia este tipo de transgresión antisocial.



La competitividad constante entre sus pares, relacionada con la exposición de la pericia en la conducción agresiva, la relevancia del estatus social y la repercusión mediática de sus acciones, amplifican la proyección de sus actividades ilícitas, donde su difusión en las redes sociales y sus perfiles personales en determinados foros específicos, retroalimentan los egos y las actitudes de quebranto de la normativa, estableciendo un status entre la comunidad de referencia.



El imaginario social, en nuestro país, adquiere una tolerancia encubierta ante ciertas conductas antisociales en el ámbito de la seguridad vial, como se desprende de los estudios precitados sobre el incumplimiento de la normativa relativa a la velocidad, que sabiendo que transgrede la norma y la peligrosidad que ello entraña, son más sensibles a omitir su cumplimiento y a no acatar los márgenes establecidos, con la misma diligencia, que hacia el resto de la normativa vial.

Por ello, las políticas de prevención general y especial dirigidas hacia los conductores más noveles deben implementar una adecuación formativa más específica, toda vez que las situaciones coadyuvantes al ilícito jurídico-administrativo, especialmente el concepto de prestigio social dentro del grupo de pares, representa una habilitación de la conducta antisocial, provocando que las diferentes sinergias preventivas y educativas sean constantemente omitidas de manera recurrente. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso F.- Sanmartín J.- Esteban C.- Calatayud C.- Alamar B. y López E. (2008), SALUD VIAL. Diagnóstico de los conductores españoles, *Attitudes Con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)*. Universidad de Valencia, 1.ª edición: octubre 2008, págs. 1-210.
- Aznar Casanova, J. A, Coscuella Mas A. y Honrubia Serrano M. L. (1995), Diferencias en el tiempo de evitación de la colisión: impulsividad-reflexividad. *Anuario de psicología*. Facultad de Psicología de la Universidad de Barcelona, 65, págs. 129-138.
- Bautista, R. (2012). La obediencia a las normas de tráfico: predictores psicosociales del cumplimiento normativo tras la reforma del Código Penal de 2007 en materia de seguridad vial. [Tesis de doctorado no publicada, Universidad Miguel Hernández de Elche].
- Bautista Ortuño R.- Miró Llinares F. (2015) ¿Por qué algunos siempre incumplen? Infractores y multi-infractores en seguridad vial. Centro CRIMINA, Universidad Miguel Hernández de Elche. *Revista para el análisis del derecho InDret4*, págs. 1-38.
- Bernabéu Ayela F.J. (2013), *El delincuente vial: un estudio criminológico sobre sus características y la interrelación con la delincuencia clásica*, [Tesis de doctorado, Universidad Miguel Hernández de Elche].
- Garrido Genovés, V., Redondo Illescas, S. y Stangeland, P. (2006). *Principios de Criminología* (3.ª edición). Tirant lo Blanch, págs. 223-460.
- Gil García E. y Romo Avilés N. (2008), Conductas de riesgo en adolescentes urbanos andaluces, *Miscelánea Comillas*, 66(129), 493-509.
- Gras Pérez, M. E. (1994). Efecto de las pérdidas y ganancias recientes en el riesgo asumido por los automovilistas. *Psicothema*, 6(2), 123-137.
- Izquierdo, J. D., Torres Kumbrián, R. D.- Martínez, L. (2013). Control social del tráfico y empoderamiento social. Grupos de riesgo: jóvenes y mayores. *Barataria, Revista Castellano-Manchega de Ciencias Sociales*, 16, págs. 161-176.
- Jariot Garcia, M. y Montané Capdevila, J. (2009). Actitudes y velocidad en jóvenes. Aplicación de un programa de educación vial, *RELIEVE*, v. 15, n. 1, p. 1-28. (http://www.uv.es/RELIEVE/v15n1/RELIEVEv15n1_2.htm).
- Miró Llinares F. y Bautista Ortuño R. (2014). Delincuencia vial, reincidencia y delincuencia común. Análisis de la prevalencia y concurrencia de delincuencia vial y de otras formas de delincuencia en una muestra de infractores de la provincia de Alicante. *Centro Crimina*, 1-43.
- Montoro, L. (2000). La percepción de la seguridad y la percepción del riesgo en el tráfico. Los modelos cognitivos motivacionales, *INTRAS*. Universidad de Valencia, págs. 1-22.
- Wilde, G.J.S., (1982). The Theory of Risk homeostasis: implications for safety and health. *Risk Analysis*, 2, 209-258.
o (1986.) Beyond the concept of Risk homeostasis: suggestions for research and application towards the prevention of accidents and life-style related disease. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 377-40.
- Zuckerman, M. (1969). *Theoretical formulations: I. Sensory deprivation: Fifteen years of research*. Appleton-Century-Crofts.