

Conducción vehicular e ira: de un riesgo a otro

Driving and Anger: from one risk to another

Angel Egido Portela*
Sandrine Gaymard**

Resumen

La ira es una emoción cardinal y una de las más estudiadas en psicología, especialmente su relación con la agresión y la hostilidad. En el campo de la psicología aplicada al transporte, si bien se la ha considerado más recientemente, los estudios sobre el impacto de la ira en el comportamiento de conducción han aumentado exponencialmente en los últimos años. Esta investigación muestra que controlar la ira y la hostilidad en la conducción puede tener implicaciones importantes en la prevención de accidentes y éste es el objetivo principal de este trabajo. En particular, nuestro trabajo apunta a responder varias interrogaciones: ¿qué situaciones de la conducción vehicular son las que conducen a la ira y la hostilidad? ¿Podemos identificar los diferentes tipos de conductores más propensos a la ira a través de las situaciones de conducción propuestas por la Escala DAS (Driving Anger Scale)? ¿Podemos establecer algunas relaciones

entre la ira en la conducción, las diferentes formas de expresar esa ira, las infracciones de tránsito y los accidentes declarados? La muestra utilizada en este estudio es de 1159 conductores jóvenes de edades entre 18 y 25 años que respondieron a la adaptación francesa de la Driving Anger Scale (Deffenbacher et al., 1994) y a las cuestiones del Driving Behavior Questionnaire (Reason, Manstead, Stradling, Baxter y Campbell, 1990). Los resultados del estudio serán presentados en este artículo. Paralelamente, se ha realizado un estudio cualitativo (entrevistas con conductores jóvenes). Esto nos permitirá obtener información más detallada sobre la exposición, los accidentes cercanos, los sentimientos de ira, los comportamientos agresivos y las situaciones que pueden llevar a acciones y emociones hostiles.

Palabras claves: Conducción vehicular, Riesgo vial, Comportamientos agresivos, Driving Anger Scale (DAS), Driving Behavior Questionnaire (dbq), Conductores

*Université Catholique De L'Ouest. Faculté SHS. Psychologie. Laboratoire de Psychologie des Pays de la Loire (LPPL EA 4638). Angers, France.

**Universidad de Angers. Laboratoire de Psychologie des Pays de la Loire (LPPL EA 4638)Angers, France.

Fecha de recepción: 7 de noviembre de 2018 - Fecha de aceptación: 30 de mayo de 2019

jóvenes.

Abstract

Anger is a basic emotion and one of the most studied in Psychology, specially its relationship to aggression and hostility. In the field of Psychology applied to transportation, although recently considered, the studies about the impact of anger on driving behavior had increased exponentially over the last few years. This research showed that controlling anger and hostility on the wheel may have important implications in accident prevention and this is the main goal of this work. In particular, we address our work to ask several questions: which situations in driving leads to anger and hostility? Can we identify the different kinds of drivers more prone to anger in the type of driving situations proposed by the Driving Anger Scale? Can we establish some links among driving anger, the different ways of expressing that anger, traffic violations and self-reported accidents? So, a sample of 1159 young drivers, ranging from 18 to 25 years old answered the French adaptation of the Driving Anger Scale (Deffenbacher et al., 1994) and a set of items from the Driving Behavior Questionnaire (Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990). The results of the study will be presented in this article. In parallel, a qualitative study is underway (interviews with young drivers). This will allow us to get more detailed information about exposure, near-accidents, feelings of anger, aggressive behaviors and situations which may lead to hostile actions and emotions.

Key-words: Aggressive behaviors, Risks, Driving Anger Scale, Driving Behavior

Questionnaire, young drivers

Introducción

En el estudio de la ira se manifiesta una vez más que, con anterioridad al advenimiento de las corrientes psicológicas, los que se ocuparon del estudio de los afectos fueron los filósofos y escritores. Éstos establecieron una máxima diferencial que persiste todavía hoy: la oposición entre vida afectiva y vida racional. Pero aun siendo este criterio polémico, tal vez resulte más cuestionable la predilección a ensalzar los valores de la razón, considerada próxima de lo perfecto, para desmerecer los valores de los afectos y sentimientos, vecinos de lo imperfecto. Seguramente semejante actitud acompañaba una inconfesable sensación de incapacidad de aprehensión de tal fenómeno.

Hay una tendencia a pensar la emoción de ira como negativa, especialmente cuando se dirige contra otra persona y no hacia uno mismo, en el marco de lo que se percibe como una ofensa humillante contra mí y los míos. Se la ha asociado a la violencia, a la agresión y a la hostilidad. Aunque recibió menos atención dada su forma más espontánea y en ocasiones fugaz, despertó la curiosidad de los filósofos que veían en la misma “*el peligro de una pasión que nos impulsa a pisotear la justicia y la tolerancia*” (Seneca Libro 3, XXXV),

El interés por la misma ha revivido desde finales de los años sesenta hasta los años noventa a través de publicaciones eruditas como la de Averill (1982), Berkowitz (1969, 1989, 1990), Berkowitz y Trocolli, (1990), Buss (1961), Toch (1969), Megargee y Hookanson (1970), Lazarus (1991), Lazarus y Lazarus (1994) y retoma de nuevo el interés en áreas más aplicadas como las

ciencias de la salud o la psicología aplicada al transporte. Sin entrar en juicios de valor, hay autores; (McCleary y Moore, 1965) que consideran esta emoción como positiva al servicio de la conservación de la especie. Estas consideraciones no son recientes, Darwin (1872) fue el primero en analizar el valor de la supervivencia de las emociones desde el punto de vista de sus propiedades motivadoras, llegando a la conclusión de que el miedo, al producir en el animal comportamientos en favor de la prudencia, favorecía la preservación de la especie. A su vez, la ira, induciría a eliminar los obstáculos que se oponen a la supervivencia. Naturalmente que las emociones amplían la gama de respuestas de conducta, y desde un punto de vista biológico y también social –cuando no sobrepasan ciertos umbrales determinados por las normas sociales– hacen que la respuesta sea más específicas y adaptada a las demandas del entorno. Sin embargo, en el caso concreto del tránsito puede tener un efecto desorganizador del comportamiento, haciendo que la respuesta no sea adecuada a la demanda en ciertas situaciones.

Buss (1961) definió la ira considerándola como una respuesta con componentes autonómicos, faciales y del esqueleto. Puede designársela como un estado impulsivo que participa, para algunos psicólogos, de esta doble naturaleza: como comportamiento de aspectos autonómicos relevantes y como un concepto relacionado con la agresión. Por otra parte, cuando la respuesta no es agresiva, la ira puede desorganizar la conducta. Así una persona enojada le es difícil concentrarse o demostrar capacidad en un trabajo que requiere

atención y control. Trasladado a la conducta, esto sugiere que la ira experimentada en situaciones que exigen una elevada demanda de concentración, tales como condiciones climatológicas adversas, lugares poco conocidos, vías difíciles, la conducta en horas punta, la conducción muy próxima a otros vehículos, pueden dar lugar a interpretar y experimentar de modo negativo el tránsito, a ejecutar conductas imprudentes, o a la manifestación de comportamientos agresivos durante la conducta.

En este contexto, no olvidemos que se trata de una cabina; las actitudes y gestos característicos de la ira pueden en cierta medida contenerse, pero los aspectos fisiológicos no son afectados por la socialización. A la sociedad le interesan principalmente las respuestas que tienen consecuencias entre personas, y tanto la ira premeditada, como las agresiones, son prohibidas por la sociedad. No obstante, el alto nivel de actividad fisiológica en la ira es menos público y no existen tabúes con respecto a tal activación fisionómica. Además, es difícil controlar o modular las respuestas autonómicas en situaciones cotidianas. De este modo, mientras que los aspectos faciales y actitudes pueden ser modulados, los aspectos autonómicos de la ira permanecen intactos, pudiendo ejercer un efecto desorganizador sobre la conducción.

Las constantes, frecuentes y pequeñas molestias experimentadas durante la conducta adquieren un efecto de acumulativo y los resultados nos manifiestan que enfadarse al volante es más bien frecuente según las situaciones de conducta (Egido & Egea-Caparros, 2017; Gomez, Egido, Saburido & Pulido, 1996). No obstante,

todos los automovilistas no expresan su ira de la misma forma, con la misma frecuencia, con la misma intensidad y con la misma duración (Deffenbacher, Lynch, Oetting, Swaim, 2002). De la misma manera podemos encontrar especificidades según el contexto cultural. Así, Meité, Tieffi y Gaymard (2018) muestran que los países de ingresos bajos y medios como la Côte d'Ivoire también se ven afectados por el problema de la ira al conducir. A través de este trabajo se desea explorar no solo los desencadenantes de los sentimientos de desagrado o insatisfacción que hacen que la interpretación del tránsito se realice en términos negativos pudiendo precipitar comportamientos provocadores y agresivos en el escenario vial, sino ver en qué medida los automovilistas pueden repensar e intervenir sobre su estado y su comportamiento airado.

Objetivo del estudio

Nuestro estudio tiene por objetivo realizar un análisis de las relaciones entre la expresión de ira al volante y las situaciones generadoras de ira en contextos de tránsito. Otro objetivo de este trabajo es el de examinar el nivel de intensidad de ira en conductores, de reconsiderar la percepción que se puede tener de la ira, y de cuestionar la posibilidad de influir sobre la misma. Por último, a la luz de nuestros resultados, pretendemos repensar la pedagogía de la conducción.

Método

Muestra

La recogida de los datos se realizó en varias etapas. Entre los meses de febrero y abril

entre 2015 y 2017 se han administrado 1159 cuestionarios (652 mujeres y 507 hombres) y se han realizado 28 entrevistas de 45 minutos aproximadamente a jóvenes de edades comprendidas entre 18 y 25 años en posesión del permiso de conducir. El anonimato del entrevistado, así como la libertad de participación en el estudio estuvieron garantizados. En un primer momento se administraron los cuestionarios *Driving Anger Scale* (DAS) y *Driving Behavior Questionnaire* (DBQ)¹ a la muestra citada, y a partir de los resultados obtenidos se elaboró una rejilla de entrevista a 15 hombres y 13 mujeres.

Instrumentos

Para evaluar el nivel de enfado generado por distintas situaciones que ocurren durante la conducta, se les pide a los jóvenes que se imaginan las situaciones que se describen en el cuestionario y el nivel de irritación que éstas le provocarían. Para ello utilizamos la adaptación francesa y española del Driving anger scale (DAS) (Deffenbacher et al., 1994), realizada por Delhome y Villieux (2005) y Sullman, Gras, Cunill, Planes y Font-Mayolas (2007). La escala consta de 33 ítems agrupados en seis sub-escalas : a) progresión obstruida debido a otro conductor (nivel de enfado resentido en 8 situaciones donde la progresión del automovilista se obstruye debido a la conducta de los otros usuarios que la retardan), b) descortesía (grado de enojo experimentado en 4 situaciones de conducción donde los conductores no son educados), c) conducta indebida (grado de ira sentido en 4 situaciones donde otros conductores adoptan comportamientos de conducta peligrosos),

d) presencia de las fuerzas del orden (grado de irritación experimentado en 4 situaciones donde las fuerzas del orden están presentes), e) conducta agresiva (nivel de enfado causado por 6 acciones violentas de otros conductores) y f) conducción obstaculizada (grado de ira probado en 7 situaciones que imposibilitan al automovilista progresar rápidamente hacia su destino, sin que eso sea directamente atribuible a otra persona de forma específica). Las respuestas se valoran en una escala de tipo Likert de 5 puntos que va de 1 (*nada*) a 5 (*muchísimo*).

Por último, utilizamos la adaptación del Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) (Reason, Manstead, Stradling, Baxter y Campbell, 1990), que evalúa

la conducta y las infracciones cometidas por los conductores al volante. Para esta investigación se utilizó la versión del DBQ adaptada al francés (Delhomme & Villieux, 2005) que comprende 12 ítems y 3 factores, preguntando por la frecuencia con que se habían realizado esas conductas en el último año.

En un segundo tiempo se realizaron 28 entrevistas semiestructuradas. En este trabajo se presenta una síntesis de los resultados obtenidos en estas entrevistas. La plantilla de las entrevistas aplicadas a los jóvenes abordaba los temas siguientes².

- El perfil del conductor: con el fin de delimitar la personalidad del individuo al volante, su estilo de

Tabla 1

Frecuencia y porcentaje de participantes en la categoría más citada por ítem (Factor 1, Adaptación francesa: Conducción agresiva)

DAS Factor1: Conducta agresiva				
Item N°	Descripción de ítem	Modalidad más citada	Frecuencia (n)	% respuestas
5	Alguien se pega a su parachoques trasero	Muchísimo	499	43,1%
7	Alguien le adelanta y le cierra el paso en la autopista	Muchísimo	560	48,4%
17	Alguien acelera cuando lo está adelantando	Mucho	394	34,1%
21	Alguien le hace un gesto obsceno en relación su conducta	Muchísimo	404	35,0%
24	Alguien le toca claxon en relación su conducta	Bastante	330	28,0%
27	Alguien le grita en relación su conducta	Mucho	347	30,0%

conducta y su utilización del coche.

- Experiencia y expresiones de la ira: determinar en qué momentos se manifiesta, su frecuencia, su intensidad, y esto en paralelo con su personalidad en la vida diaria.
- Repensar la ira: conocer la opinión del individuo sobre la utilidad, los beneficios de la ira al volante.
- Prevención: conocer la opinión del individuo sobre los medios o dispositivos necesarios para actuar sobre la ira y modularla

El procedimiento utilizado, así como los resultados obtenidos con ambos métodos son presentados en los siguientes apartados.

Resultados

Con la finalidad de tener el resultado global del grado de irritación provocado durante la conducta, ya sean debido a las situaciones que la dificultan o a otros conductores, hemos extraído las modalidades más respondidas en las escalas del DAS. Así resalta que las cuestiones que provocan más ira corresponden a las escalas de: Conducta agresiva y Descortesía, considerados como conductas violentas y una falta de civismo de los conductores

En contraposición, los ítems de los factores 3 y 6 que hacen referencia a la presencia de las fuerzas del orden, los obstáculos en la circulación o la Conducta

Tabla 2

Frecuencia y porcentaje de participantes en la categoría más citada por ítem (Factor 5, Adaptación francesa: Descortesía)

DAS		Factor 5: Descortesía		
Item N°	Descripción de ítem	Modalidad más citada	Frecuencia (n)	% respuestas
8	Alguien se le cuela en la plaza de aparcamiento que Vd. Estaba esperando	Muchísimo	645	55,7%
12	Alguien que sale en marcha atrás llega a su altura sin mirar	Mucho	334	28,9%
14	De noche, el vehículo que Vd. Va a cruzar mantiene las luces de larga distancia	Mucho	358	30,9%
15	De noche, el vehículo que circula detrás de Vd. Mantiene las luces larga distancia.	Mucho	411	35,5%

Tabla 3

Frecuencia y porcentaje de participantes en la categoría más citada por ítem (Factor 3, Adaptación francesa: Presencias de fuerzas del orden)

DAS Factor 3: Presencia de fuerzas del orden				
Ítem N°	Descripción de ítem	Modalidad más citada	Frecuencia (n)	% respuestas
11	Vd. Ve en un lugar disimulado un vehículo de policía que vigila la circulación.	Nada	450	38,9%
16	Vd. Pasa delante de un radar de velocidad disimulado	Un poco	317	27,4%
23	Un vehículo de policía circula cerca de Vd.	Nada	842	72,8%
29	Un agente de policía le hace una señal de aparcar en el arcén	Nada	542	47,4

Tabla 4

Frecuencia y porcentaje de participantes en la categoría más citada por ítem (Factor 6, Adaptación francesa: circulación obstaculizada)

DAS Factor 6: Circulación obstaculizada				
Ítem N°	Descripción de ítem	Modalidad más citada	Frecuencia (n)	% respuestas
19	Vd. Está encerrado en un atasco	Un poco	398	34,5%
22	Sobre la calzada, colisiona un agujero que no está señalizado	Un poco	417	36,2%
26	Circula detrás de un camión cuya carga en la parte se mueve	Un poco	366	31,7%
30	Circula detrás de un vehículo que rechaza un humo denso o escape diésel	Un poco	393	34,0%
31	Un camión proyecta arena o grava sobre su vehículo	Mucho	355	30,7%
32	Circula detrás de un camión que le impide la visibilidad	Un poco	385	33,3%
33	Encuentra obras en la calzada que lo obligan a desviarse	Un poco	400	34,6%

Tabla 5

Frecuencia y porcentaje de participantes en la categoría más citada por ítem (Factor 2, Adaptación francesa: Conducción prohibida)

DAS		Factor 2: Conducción prohibida		
Ítem Nº	Descripción de ítem	Modalidad más citada	Frecuencia (n)	% respuestas
2	Alguien circula demasiado deprisa con relación al estado de la carretera	Nada	419	36,3%
6	Alguien se enfila entre los vehículos	Bastante	290	25%
13	Alguien no respeta un semáforo o un stop	Bastante	278	24%
25	Alguien supera ampliamente el límite de velocidad autorizado	Nada	519	44,9%

indebida son los que menos irritación provocan.

En grado medio y más bien del orden de la “rabia” las cuestiones que hacen referencia a los incordios en la progresión del trayecto.

Es de señalar igualmente que la diferencia entre hombres y mujeres en los dos factores que causan más accidentes, es decir, exceso de velocidad y consumo de alcohol, es significativa, como lo muestran las tablas que se presentan a continuación y que comentaremos más adelante.

En cuanto a los resultados en el Driving Behavior Questionnaire (DBQ), se ha observado una diferencia significativa entre los hombres y las mujeres en dos elementos relacionados con la conducción ilegal. Estas diferencias se muestran en las siguientes tablas.

Estos resultados indican que algunas situaciones en la conducción son propensas a despertar la ira, tal el caso de las ofensas ya sea bajo la forma de insulto o de gestos percibidos como tales, o incluso el hecho del deterioro intencional de un bien propio. La ira está animada en gran medida por el sentimiento que la autoestima o la estima social son puestas en tela de juicio. Los dos significados claves basados en la valorización y centrales en la ira son el daño a uno mismo y la asignación de la culpabilidad (Lazarus, 1990). De ahí que las situaciones de las escalas “Descortesía” y “Conducta agresiva” sean percibidas como aquellas que producen en general más ira, ya que son percibidas como una forma de agresión intencional. No es el caso de la escala “Incordiar la progresión”; aunque provoca la irritación de los conductores la intención no es percibida claramente y la ira

Tabla 6

Frecuencia y porcentaje de participantes en la categoría más citada por ítem (Factor 4, Adaptación francesa: obstaculizar la progresión)

DAS		Factor: obstaculizar la progresión		
Ítem N°	Descripción de ítem	Modalidad más citada	Frecuencia (n)	% respuestas
20	Alguien a su derecha se sitúa justo delante de usted mientras no hay nadie detrás de usted	Un poco	505	43,6%
3	En el medio de la calle y fuera del paso de cebra, un peatón cruza lentamente lo que requiere que disminuya la velocidad	Bastante	334	28,9%
4	Alguien que circula lentamente en el carril de adelantamiento reduce la velocidad del tráfico	Mucho	384	33,3%
9	Alguien que circula demasiado lento en comparación con lo que es razonable para el flujo de tráfico	Bastante	394	34,1%
1	Alguien delante de usted no arranca cuando el semáforo se pone en verde	Bastante	351	30,3%
18	Alguien que es lento para aparcar, bloquea la circulación	Un poco	458	39,7%
10	Un vehículo lento en una carretera de montaña se niega a ajustarse a la derecha para dejar pasar a otros	Bastante	373	32,6%
28	Un ciclista que circula en medio de la carretera ralentiza la circulación	Bastante	307	26,5%

Tabla 7

Distribución de frecuencias por género en velocidad el en el Cuestionario DBQ (Ítem No 1: Ignorar el límite de velocidad en la autopista)

Genero/ Velocidad	Sin respuesta	Nunca	Raramente	De vez en cuando	A menudo	Frecuentemente	Casi todo el tiempo	TOTAL
Mujeres	2	96	184*	164	70	98	38	652
Hombres	3	49	88*	137	96*	74	60*	507
TOTAL	5	145	272	301	166	172	98	1159

* Las cifras en negrita señalan las celdas con una frecuencia observada más alta que la esperada teóricamente. El resultado de ji cuadrado es altamente significativo ($\chi^2=46.69$; $df=6, 1$; $p>99.99\%$).

Tabla 8

Distribución de frecuencias por género en el Cuestionario de conducción de alcohol (ítem n°8: Conducir después de haber bebido alcohol)

Sexo/ Alcohol	Jamás	Raramente	De vez en cuando	A menudo	Frecuentemente	TOTAL
Mujeres	488*	106*	42	16	0	652
Hombres	245*	157*	64	33	8	507
TOTAL	733	263	106	49	8	1159

* Las cifras en negrita marcan las celdas con una frecuencia observada más alta que la esperada teóricamente. El resultado de ji cuadrado es altamente significativo ($\chi^2=92.21$; $df=4, 1$; $p>99.99\%$).

se convierte en rabia, dirigida más bien contra los acontecimientos que ralentizan el trayecto.

Las categorías y subcategorías temáticas que se han obtenido en las entrevistas las hemos sintetizado en la tabla siguiente.

Categoría temática 1: Vehículo. La utilización del vehículo y la experiencia con el mismo ha sido considerada como un aspecto que tiene relación la con expresión de la ira.

La práctica en la conducción y la frecuencia de utilización del vehículo depende de los entrevistados. Es variable, algunos conducirán solamente los fines de semana y vacaciones escolares, mientras que otros conducirán todos los días. La experiencia iría de par con la irritación

La segunda subcategoría relativa al vehículo hace referencia a las *Infracciones*: Las más cometidas son las vinculadas a la

Tabla 9
Categorías y subcategorías temáticas

Vehículo	Personalidad	Ira	Los otros
Práctica de la Conducción Frecuencia Utilización del coche	Estilo de conducción. Sensibilidad a la conducción	Experiencia de ira	Los otros: Causas de irritación y la actitud adoptada.
Infracciones	Comportamiento al volante.	Expresiones de ira	
Causas de los accidentes	Humor durante la conducción. Otras emociones en relación con la ira: Impaciencia, responsabilidad...	Reconsideración de la ira	

velocidad (en particular, en los grandes ejes o las carreteras que no parecen representar peligros). En ausencia de peligro o frecuentación, los individuos pueden no respetar un stop o la prioridad a la derecha.

La tercera subcategoría referente al vehículo son las *causas de los accidentes*: Los entrevistados son conscientes de los peligros que supone conducir y del esfuerzo atencional necesario si quieren evitar accidentes. Las causas más citadas por los entrevistados son el alcohol y la velocidad; se considera que la droga es también un factor que influye sobre los accidentes. Para algunos las personas de edad avanzada "son realmente muy peligrosas" debido a pérdida de reflejos o causas vinculadas a

los "descuidos". Los entrevistados también hablan de "falta de sueño", del teléfono al volante, de la falta de respeto al Código de la Circulación o el egoísmo de los conductores.

Categoría 2: La personalidad del conductor. Las personas entrevistadas se describen a sí mismos con un comportamiento tranquilo mientras conducen, aunque algunos admiten que, en ciertos momentos, dependiendo del tránsito pueden sentirse estresados y tensos.

La primera subcategoría de este tema apunta al *estilo de conducción y la sensación que se experimenta*. Esta sensación es variable; puede ir del placer, la adrenalina y las sensaciones de agrado

para algunos, mientras que para otros es una actividad molesta, y admiten que pueden sentirse tensos y un poco asustados.

La segunda subcategoría es el *comportamiento al volante*: Las entrevistas sugieren que otras personas (conductores) son percibidas de manera general como impacientes, y que ello puede poner, sin intención, la vida de otros conductores en peligro.

Otros, sin embargo, precisan que su conducta dependerá de su estado de ánimo su *humor* -tercera subcategoría-. Al respecto, los participantes explican en las entrevistas, que su comportamiento al volante es más relajado cuando se siente tranquilos. Sin embargo, cuando se sienten nerviosos, admiten conducir con menos atención, “*si conduzco de forma nerviosa, cuando estoy irritado, entonces puedo hacer cualquier cosa...*”. En este sentido consideran que el ambiente puede influir en su comportamiento al volante y estado de ánimo; por ejemplo, una gran parte las personas entrevistadas revelan que se sienten tensas y estresadas cuando conducen en un entorno urbano y hablan de la dureza del tráfico y del estrés cuando la policía está presente porque se necesita poner más atención.

Es difícil concebir una emoción de forma aislada; la ira cohabita con otras *emociones* -cuarta subcategoría- que determinan las diferentes tonalidades de la misma. Las principales emociones contabilizadas en relación con la ira son la tristeza, la tensión, el miedo y la irritación.

Categoría 3: La Ira. Sobre la cuestión de un posible interés por la ira, los entrevistados expresan que es un medio para exteriorizar de un sentimiento de frustración: “hace que uno se sienta aliviado”, es una

forma de evacuar la tensión, de liberarse. En este sentido la expresión de ira podría llegar a tener tanto efectos negativos, como positivos.

La subcategoría 1: experiencia de la ira. La experiencia de ira al volante está asociada principalmente a los conductores que realizan una conducción arriesgada, los que circulan demasiado rápido, que son impacientes, que no respetan las prioridades y que adelantan obstaculizando el paso. Los atascos y los que circulan muy lentamente también pueden irritar los conductores.

La subcategoría 2: expresión de la ira. La mayoría de los individuos expresan su ira verbalmente, pero pueden llegar hasta hacer gestos dirigidos a otro conductor y a tocar el claxon. Desde un punto de vista fisiológico, algunas personas pueden incluso llegar a crisparse.

La subcategoría 3: reconsideración de la ira. Las apreciaciones en esta subcategoría son discrepantes. En lo que se refiere a la reconsideración de la expresión de la ira, algunos entrevistados consideran que no hay realmente beneficios a su expresión; otros hablan de una toma de conciencia en el otro conductor que podría entonces llevarle a cambiar de comportamiento. El concepto de “descarga” y de evacuación de emociones negativas, también se menciona: “eso libera, eso libera.” y “eso te evita arrastrarla durante horas”.

Categoría 4: Las otras personas. Considerar la ira supone considerar a alguien que la ha provocado, es decir, otra persona. Cuando se conduce, una gran mayoría de las situaciones que provocan ira son inducidas por otros conductores.

La subcategoría 1: Los otros conductores. Algunos de los entrevistados

mencionan el hecho de que la ira de otro conductor los irritaría a su vez, lo que significa que "no tolerarían que otros cuestionaran su propio comportamiento". Otros mencionan que, por el contrario, la percepción de otros conductores enojados despierta un malévolosentimiento de alegría, y piensan en "jugar" con ellos para irritarlos aún más. Otros se dicen "estresados", no irritados, e indican que dejarán pasar la situación y no responderán a la provocación con el fin de no "entrar en el juego del otro conductor".

Las declaraciones obtenidas en las entrevistas van, en general, en el mismo sentido de los resultados del DAS mostrados en las tablas precedentes. Lo que irrita más a los entrevistados son los conductores que realizan una conducción temeraria, donde los riesgos corridos pueden poner en peligro la vida de otras personas: "sé que si una persona que me adelanta a gran velocidad, bueno... esto excede los límites. Reaccionaré y me diré a mí mismo que este tipo está loco y probablemente lo insultaré".

Conducir en horas punta genera estrés y nerviosismo, sobre todo para aquellos que no conducen a menudo; este es caso de un entrevistado que conducía habitualmente una vez al mes: "no sé, considero que no me gusta conducir pues yo no debo ser un excelente conductor, yo diría que mi estilo de conducta es un poco crispado, un poco tenso, un poco estresado". Los conductores lentos son fuentes de ira para otros: "¡Bah!, las personas que circulan demasiado lentamente, eso me irrita".

A raíz de su propio estado de ira las personas tienen una conducta más agresiva: "[...] así un tipo detrás que llega super-rápido y me hace señales para avanzar,

eso es un ejemplo, yo odio eso, eso me irrita demasiado, de repente o mantengo la velocidad o adelanto cuando tengo ganas, o al contrario reduzco la velocidad para que eso lo irrite más aún, eso me ha sucedido de pisar el freno suavemente 2 o 3 veces, pero no muy seco, porque puede suceder que me dé por detrás... Salvo que una vez esto se retornó contra mí, ya que la persona me adelantó y me encerró, se rio mí, me dio un pequeño golpe de freno, como resultado eso me puso fuera de quicio."

La culpabilidad por el agravio puede dirigirse hacia uno mismo o hacia otra persona. Cuando la culpa se atribuye a uno mismo, la ira se dirige hacia el interior; cuando se culpa a otra persona, la ira se dirige directamente hacia el exterior. Aunque la mayoría de los psicólogos rechaza el modelo hidráulico y su implicación de que la ira no expresada sea peligrosa, el autorreproche o la expresión de la ira pueden ser considerados como aliviadores. Este es el caso en algunos de los entrevistados donde resalta el hecho de considerar la ira de otra forma, es decir, que gracias a la misma se permite una descarga de la "tensión negativa": "una clase de descarga rápida, cuando estás enfurecidos, descargas rápidamente tu emoción negativa por decirlo de alguna forma, y eso te evita de arrastrarla durante horas". Esto permite pasar la página y pasar a otra cosa sin ruminaciones que podrían generar actitudes hostiles.

Un segundo aspecto en relación a esta consideración de la ira es que podría permitir tomar conciencia de sus errores, si bien hay que matizar que para que ello sea posible hay que revenir a un estado de calma. Este es el caso de algunas de las consideraciones que van en este sentido: "el

otro va quizá decirse, ¡Ah sí, pues vaya! De hecho, él tiene razón, he debido hacer eso de esta manera, más bien que de esta otra, no está bien lo que yo hice, después hay quizá otros medios de expresarlo que a través la ira." La ira sería considerada en este caso como una especie de regulador de la relación social que ayudaría a una toma de conciencia del error cometido.

Discusión

Encontrar un denominador común a las entrevistas efectuadas es, en sí, difícil debido a la diversidad de perfiles encontrados y a que la familia de metáforas y expresiones idiomáticas que encarnan la ira es de una gran riqueza y variedad. Eso nos deja imaginar la existencia de una multiplicidad de perfiles de conductor en la carretera. Vamos, a pesar de todo, a intentar ilustrar nuestra lectura con las observaciones recogidas en las entrevistas.

En nuestro análisis general varios elementos nos parecen pertinentes a mencionar. En primer lugar, el humor o el estado emocional de la persona pueden afectar directamente en el estilo de conducción. Las entrevistas resaltan el hecho de que, si la persona está de buen humor, tenderá a tener una conducta más bien serena. Al contrario, un humor negativo podrá afectar no sólo al estilo de conducción sino a la expresión y experiencia de las emociones, y en el caso que nos ocupa, de la ira.

La presencia de otra persona puede ser una variable que ejerza una influencia sobre la ira al volante. Este es el caso de algunos de los entrevistados que admiten que la presencia de una persona en el coche atenúa sus expresiones de ira, "pues se trata

sobre todo de mantener un comportamiento cívico ante la persona que me acompaña".

En cambio, observamos que la consideración del temperamento del individuo en la vida cotidiana puede no ser siempre un predictor adecuado en la comprensión de la ira expresada o experimentada en la conducta. Así tenemos el caso de una persona que se describe como calma en la vida diaria pero que dice poder ponerse muy nerviosa cuando conduce un vehículo. O también, el caso de un individuo que no siendo propenso al estrés en tiempo normal, el hecho de conducir lo transforma en una persona hipertensa al volante. Todo hace suponer que "ser conductor" -actor en el vehículo, es decir, el que lleva a cabo la acción y por tanto responsable de esta-, altera el estado emocional, ya sea por miedo al accidente, o por estar sometido a la presión de tener que reaccionar rápidamente en situaciones imprevistas, o simplemente por no apreciar el acto de conducir un vehículo.

Como hemos mostrado más arriba (tablas 7 - 8), los hombres asumen más conductas de riesgos que las mujeres, conducen más bajo la influencia de alcohol y exceden más la velocidad permitida, lo que conlleva a una pérdida mayor de puntos en su permiso de conducir. Podemos entonces suponer que los hombres toleran, más que las mujeres, la toma de riesgos, ya que tienden aún más a adoptar este estilo de conducción. Además, si nos apoyamos solamente en el comportamiento de los conductores, podríamos suponer que aquéllos que no adoptan riesgos, serían menos tolerantes frente a la conducción arriesgada de aquellos que tienen este tipo de conducta.

Las mujeres se irritan también

aún más cuando otro conductor no respeta el Código de la Circulación o adopta una conducta peligrosa. Esto puede quizás ser explicado por el hecho de que, al contrario, respetarían de ventaja el código y adoptarían una conducta menos peligrosa que los hombres. Los obstáculos generados por el medio ambiente y que obstruyen la progresión en el desplazamiento son igualmente factores generadores de ira.

Estos diferentes resultados confirman la importancia de las emociones en las situaciones de conducta, así como una menor aceptación de las mujeres de conductas de riesgo al volante (Hennessy & Wiesenthal, 1997; James & Nahl, 2000; Özkan & Lajunen, 2005). En las interacciones entre los usuarios de la carretera, la civilidad aparece como componente esencial en la regulación de las emociones y la comunicación vial. Gaymard et al. (2013) demostraron, al estudiar la representación peatonal de los conductores, que éstos expresaban sentimientos positivos sólo si los peatones mostraban signos de cortesía.

Propuestas de dispositivos de prevenciones relativos a la ira al volante

Todos los participantes en este estudio coinciden en que el estilo de conducta más adecuado sería el de una conducta serena sin ira, pero admiten al mismo tiempo que actuar sobre la ira y en consecuencia, de manera más global, sobre una emoción, sigue siendo muy complicado. Sin embargo, el trabajo sobre la expresión de la ira es factible y un contexto adecuado sería la formación en las autoescuelas. Trabajar aún más sobre la expresión de la ira y en consecuencia sobre el comportamiento que esta emoción genera

nos parece más accesible. Podemos emitir, gracias a las ideas de los entrevistados, algunas propuestas referidas a dispositivos de prevención que podrían establecerse:

- "Insertar dispositivos tecnológicos en los coches con el fin de prevenir la ira, o incluso actuar cuando proceda sobre ésta."
- "Difundir vídeos y proponer testimonios que impactan a partir del aprendizaje de la conducta."
- "Efectuar puestas en situación en el aprendizaje, por ejemplo, mediante simuladores."
- "Implementar formaciones para aprender a controlar su ira a partir del órgano colegiado o en el colegio, para prevenir la ira al volante a partir de la adolescencia, así como durante los períodos de prácticas de recuperación de puntos."
- "Actuar mediante la ley sancionando los comportamientos mediante el retiro de puntos y/o multas."

Conclusiones y límites

El estudio de la ira es tan interesante como delicado. Cada vez que realizamos una entrevista tomamos conciencia que se trata de un objeto de estudio íntimo en el sentido etimológico del término: la ira simbolizada por el calor (caldeamiento), el fuego (manifestación de una explosión emocional) y también la locura pasajera (la pérdida del autocontrol). Ello la convierte en un objeto muy subjetivo y dependiente de la percepción de las situaciones de cada uno. La expresión de la ira dependerá del estado de ánimo de la persona, de su falta de sueño, del contexto,

entre otros. Estos factores dificultan el análisis y la cantidad de entrevistas realizadas no nos permite por el momento un análisis conclusivo. También realizando este estudio hemos percibido que la disposición de la gente a responder a nuestras cuestiones no era la misma en función del tiempo. Ello nos llevó a plantearnos la cuestión de si existen factores vinculados al período del año que influyen en la relación ira-conducción. ¿Las personas responderían de la misma manera en invierno que en verano, sabiendo que las condiciones de la carretera no son las mismas? Son circunstancias exteriores que pueden influir sobre el comportamiento y la actitud del conductor.

Por otro lado, en las entrevistas se ha evocado la posible relación entre la ira y otras emociones. Pueden existir otras emociones, como el miedo o más complejas como la responsabilidad, que pueden desempeñar un papel sobre la expresión y manifestación de la ira. Estas emociones deben tenerse en cuenta si se quiere trabajar la expresión de la ira en los conductores y plantearnos al mismo tiempo la cuestión de si hay emociones que desencadenan esta ira.

Como lo hemos evocado en otros estudios, las situaciones de conducción son reveladoras de dinámicas psicosociales y del papel de las emociones en el "conducir/conducirse". Éstas pueden explorarse de forma más exhaustiva para reconsiderar la pedagogía de la conducta, así como la formación de los profesores de autoescuela y la de los formadores de monitores. El estudio se ha llevado a cabo con una población bien particular, jóvenes entre 18-25 años con el permiso de conducir, que confiere a la misma una cierta homogeneidad que debe tenerse

en cuenta en la lectura de los resultados. Sin embargo, tenemos poca información relativa a las diferencias socioculturales. Habría sido interesante tenerlas en cuenta ya que hay una incidencia sobre la expresión de la ira. Lo mismo ocurre con el impacto geográfico. Si reconsideramos nuevamente los objetivos generales del estudio, estos límites podrían realmente permitirnos la implantación de un plan de formación a una escala más amplia.

Referencias

- Averill, J. R. (1982). *Anger and aggression. An essay on emotion.* New York: Springer-Verlag.
- Berkowitz, L. (1969). Simple views of aggression. *American Scientist*, 57, 372-388.
- Berkowitz, L. (1989). Frustration-aggression hypothesis: Examination and reformulation. *Psychological Bulletin*, 106, 59-73.
- Berkowitz, L. (1990). On the formation and regulations of anger and aggression: A cognitive-neoassociationistic analysis. *American Psychologist*, 45, 494-503.
- Berkowitz, L. & Troccoli, B. T. (1990). Feelings, direction of attention, and expressed evaluations of others. *Cognition and Emotion*, 4, 305-325.
- Buss, A. (1961). *The psychology of Aggression.* New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Darwin, C. (1972). *The Expression of the Emotions in Man and Animals*, London: John Murray. Spanish version, (1984). *La expresión de las emociones en los animales y en el hombre*, Madrid: Alianza Editorial.

- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Swaim, R. C. (2002). The driving anger expression inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40, 717-737.
- Delhomme, P. & Villieux, A. (2005). Adaptation française de l'échelle de colère au volant DAS : quels liens entre colère éprouvée au volant, infractions et accidents de la route déclarés par de jeunes automobilistes ? *Revue européenne de psychologie appliquée*, 55, 187-205.
- Egido, A., & Egéa-Caparrós, D. A. (2017). Colère et transgressions de genre des règles usuelles de conduit. In S. Gaymard & T. Tiplica (Eds.), *Sécurité routière : Etat des lieux et initiatives dans le monde* (pp. 251-260). Paris : L'Harmattan.
- Gaymard, S., Boucher, V., Nzobounans, V., Greffier, F., & Fournela, F. (2013). La perception des piétons par les conducteurs : corrélations entre les données d'un œil électronique et le *verbatim* des conducteurs/ Drivers' perception of pedestrians : correlations between the data of an electronic eye and drivers' *verbatim*. *Canadian Journal of Behavioural Science/ Revue canadienne des sciences du comportement*, 45(2), 124-137. doi : 10.1037/a0025789
- Gomez, D., Egido, A., Saburido, X. & Pulido, M. T. (1996). El STAXI: un nuevo instrumento de evaluación de la ira. In D. Gómez & X. L. Saburido (eds.). *Salud y Prevención: Nuevas aportaciones desde la Evaluación Psicológica* (pp. 653-685). Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela.
- Hennessy, D.A., & and D. L. Wiesenthal, D.L. (1997). The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours. *Ergonomics*, 40(3), 348-361.
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Road Rage and Aggressive Driving*. NY, USA: Prometheus Books, Amherst.
- Lazarus, R. S. (1991). *Emotion and adaptation*. New York: Oxford University Press.
- Lazarus, R. S. (1994). The stable and the unstable in emotion. In P. Ekman, & R. Davidson (Eds.), *The Nature of Emotion: Fundamental Questions* (pp. 79-85). New York: Oxford University Press.
- Lazarus, R. S. & Lazarus, B.N. (1994). *Passion and reason. Making sense of our emotions*. New York: Oxford University Press.
- McCleary, R. A. & Moore, R.Y. (1965). *Subcortical Mechanism of Behavior*. New York: Basic Books.
- Megargee, E. I. & Hookanson, J. E. (1970. (Eds.). *The dynamics of aggression*. New York: Harper & Row.
- Meite, A., Tieffi, H.G.R., & Gaymard, S. (2018). La colère au volant dans les pays à faibles et moyens revenus : cas de la Côte D'Ivoire. In J. Collange, E. Loarer & T. Lubart (Eds.), *La psychologie différentielle au 21^{ème} siècle : nouvelles modélisations et*

- applications* (pp.61-66). eBookfab, laboratoire Lati.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? the relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31(6), 547-558. <http://doi.org/10.1002/ab.20062>
- Reason, J., Mansfield, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- Toch, H., (1969). *Violent men*. Chicago: Aldine.