

XV Jornadas de Investigación y Cuarto Encuentro de Investigadores en Psicología del Mercosur. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2008.

Conducción agresiva. Delimitación y definición conceptual del fenómeno.

Poo, Fernando, Montes, Silvana y Ledesma, Rubén.

Cita:

Poo, Fernando, Montes, Silvana y Ledesma, Rubén (2008). *Conducción agresiva. Delimitación y definición conceptual del fenómeno. XV Jornadas de Investigación y Cuarto Encuentro de Investigadores en Psicología del Mercosur. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-032/190>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/efue/DB4>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

CONDUCCIÓN AGRESIVA. DELIMITACIÓN Y DEFINICIÓN CONCEPTUAL DEL FENÓMENO

Poo, Fernando; Montes, Silvana; Ledesma, Rubén
Facultad de Psicología, Universidad Nacional de Mar del
Plata. Argentina

RESUMEN

La conducción agresiva constituye actualmente uno de los temas más estudiados en psicología del tránsito, sin embargo, no existe una definición unívoca del problema que sea compartida por la mayoría de los investigadores. La revisión de la literatura permite encontrar distintos términos que se refieren al mismo fenómeno, como *aggressive driving*, *road rage* o *driving anger*. La proliferación terminológica se ve acompañada de definiciones operacionales que generan superposiciones y contradicciones. También es posible encontrar que se confunde conducción agresiva con conducción riesgosa. Esta situación genera dificultades en la investigación, la medición y el diseño de intervenciones sobre el problema. En este trabajo proponemos una definición de la conducción agresiva y argumentamos a favor de la unificación terminológica. Por otro lado, distinguimos conducción agresiva de conducción riesgosa y proponemos una definición que retome los hallazgos existentes en el campo de estudio de la agresión humana en un sentido general, ya que consideramos que estos hallazgos permiten delimitar entre los comportamientos agresivos al conducir y los comportamientos riesgosos que no son consecuencia de agresiones.

Palabras clave

Agresión Riesgo Tránsito Definición

ABSTRACT

AGGRESSIVE DRIVING. CONCEPTUAL DEMARCATION AND DEFINITION OF THE PHENOMENON

Aggressive Driving is one of the most studied issues on Traffic Psychology. However, there is no agreement about its definition. The literature shows the existence of different concepts like *aggressive driving*, *road rage* or *driving anger* which refers to the same phenomenon. The problem increases with the use of operational definitions that generate overlappings and contradictions among terms. Problems with assessment, research and interventions are consequences of the lack of a good and common definition. In this work, arguments for terminologic unification are made and a definition of aggressive driving is proposed. In this definition, the knowledge about human aggression are used because allow to distinguish among aggressive and risky driving.

Key words

Aggression Risk Traffic Definition

AGRESIÓN HUMANA.

El estudio de la agresión humana ha generado innumerables trabajos que indagan sobre sus características, causas y consecuencias. A la fecha, se han formulado distintas teorías que intentan conceptualizar y explicar el fenómeno, entre las que se destacan la *Teoría de la frustración-agresión* (ver Anderson & Bushman, 2002) la *Teoría cognitiva-neoasociacionista* (Berkowitz, 1990), la *Teoría del aprendizaje social* (Bandura, 1973; Bandura, Ross & Ross, 1961), la *Teoría del guión* (Huesmann, Moise-Titus, Podolsky & Eron, 2003), la *Teoría de la transferencia de la excitación* (Zillmann, 1994), y el *Modelo General de Agresión* (Anderson & Bushman, 2002). Más allá de los diferentes enfoques explicati-

vos, existe acuerdo en definir agresión como cualquier conducta dirigida hacia otro individuo con la finalidad inmediata de causarle daño. Sin embargo, es conveniente aclarar que un comportamiento será considerado agresivo de acuerdo con juicios subjetivos de intención y causalidad (Grey, Triggs & Haworth, 1989). Ello implica que el agresor deberá creer que su acción causará un daño y el agredido, en consecuencia, tendrá intención de evitarla (Anderson, 2002; Anderson & Bushman, 2002). Por lo tanto, un daño accidental no constituiría una agresión ya que no es producto de una voluntad expresa de agredir. La víctima, en ese caso, tampoco tendrá la intención de evitar el daño sufrido. La agresión, según los investigadores, puede no ser violenta, aunque la violencia es siempre consecuencia de una agresión. La distinción entre una y otra se basa en que la violencia es un subtipo de agresión que se distingue porque su objetivo es generar un daño extremo como, por ejemplo, la muerte.

Algunos autores sostienen que el comportamiento agresivo puede manifestarse de dos maneras distintas, una instrumental y otra hostil (Anderson & Bushman, 2002), esta última también se denomina agresión afectiva, reactiva o impulsiva por estar basada en la ira, la impulsividad o falta de reflexión, y por ser consecuencia de algún tipo de provocación percibida, siendo su meta básica causar algún tipo de daño. Por otro lado, si la agresión es premeditada y sirve como herramienta para lograr algún objetivo distinto, como poder o estatus, se la define como instrumental. Bandura (1973), sin embargo, discutió esta distinción. Consideró que toda agresión tiene como finalidad obtener algún resultado ya sea nocivo para un tercero o de otro tipo. Además, sostuvo que toda agresión produce más de una consecuencia para el agresor y resulta difícil distinguir si se ve reforzada por el daño causado, por algún resultado ajeno a ese daño, o por ambas. Por lo tanto, para este autor resulta más apropiado distinguir los actos agresivos de acuerdo a su valor funcional que de acuerdo con los objetivos que persigue. De manera similar, Anderson & Bushman (2002) sostienen que el criterio que debe utilizarse es el carácter proximal o distal de la finalidad del comportamiento agresivo y no su componente hostil o instrumental. Esta modificación en la manera de entender el problema permitiría considerar los aspectos comunes de ambos tipos de agresión así como considerar la posibilidad de agresiones que tengan una motivación mixta. No obstante, la opinión de los autores, consideramos que distinguir la finalidad proximal o distal no invalida la distinción entre un componente hostil y otro instrumental.

CONDUCCIÓN AGRESIVA.

PROLIFERACIÓN DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES

Si nuestro interés en la definición del comportamiento agresivo abandona el campo de la investigación básica para dirigirse a un área de investigación aplicada como es la conducción agresiva, nos encontramos con una proliferación mayor de términos que se refieren al mismo fenómeno. En la literatura científica aparecen términos tales como '*aggressive driving*', '*road rage*' o '*driving anger*' para referirse al estudio de la agresión al conducir. En algunos casos, estos términos se utilizan de manera diferenciada, reservando el término '*road rage*' a las expresiones de violencia extrema (Deffenbacher, Lynch, Filetti, Dahlen, Oetting, 2003). En otros casos aparecen como sinónimos o términos intercambiables (Ayar, 2006, Parkinson, 2001, Underwood, Chapman, Wright, Crundall, 1999) o se utilizan definiciones superpuestas (Britt & Garrity, 2006; Sullman, M., Gras, M, Cunill, M. Planes, M. & Font-Maayolas, S. 2006). Debido a esta proliferación de términos, Dulla & Geller (2003) realizaron una revisión de distintos trabajos que se ocupaban del comportamiento agresivo al conducir. Estos autores hallaron que el uso terminológico se superponía en la mayoría de los casos, aunque en otros se utilizaba el término '*road rage*' destacando su aspecto emocional o se la consideraba como un comportamiento criminal consistente en atacar físicamente a otro conductor o pasajero como consecuencia de un incidente de tránsito (Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch, Richards, 2003; Shinar, 2003).

En su revisión, Dulla & Geller (2003) abogaban por abandonar

el uso del término 'road rage' al que consideraban pobremente definido y proponían limitar la definición conceptual del fenómeno a *aggressive driving*, que podríamos traducir como *conducción agresiva*. Bajo esta denominación identifican tres grandes clases de comportamiento agresivo: 1) actos intencionales de agresión física o psicológica hacia otros conductores, pasajeros o peatones, 2) emociones negativas experimentadas al conducir y, 3) comportamientos riesgosos realizados sin intención explícita de dañar a otros. De manera similar, Grey, Triggs & Haworth (1989), señalaron que la definición del comportamiento agresivo al conducir abarcaba también el comportamiento riesgoso aunque el conductor no tuviera intenciones explícitas de causar daño a terceros. De esta manera agresión y riesgo al conducir quedarían confundidos como partes constituyentes de la conducción agresiva. Si bien estas tres clases resultan exhaustivas en cuanto a las investigaciones sobre conducción agresiva, consideramos que la tercera de ellas resulta problemática ya que está contradiciendo una característica básica de la agresión humana que es la intención explícita de causar daño. El comportamiento riesgoso realizado sin intención explícita de causar un daño puede ser consecuencia de dos motivos diferentes al comportamiento agresivo y que constituyen a nuestro entender una mejor explicación. Por un lado, puede deberse a distracciones mientras se conduce ya sea por involucrarse en otra actividad, como hablar por teléfono celular, (Hendricks, Fell & Freedman, 2001) o por características personales (Ben Ari, Mikulincer, & Gillath, 2004; Ledesma, Poó, Peltzer, 2007). Otro motivo para verse involucrado en la conducción riesgosa son los comportamientos asociados a la búsqueda de sensaciones como, por ejemplo, conducir a altas velocidades o infringir las normas de tránsito (Ledesma, Poó, Peltzer, 2007). Hay dos líneas de investigación que apoyan esta distinción. Por un lado, encontramos los estudios realizados con el cuestionario DBQ que mide comportamiento aberrante en la conducción y que distingue errores, lapsus, violaciones y violaciones agresivas (Aberg & Rimmo, 1998; Parker, Lajunen & Stradling, 1998). Estas últimas se definen como la expresión de hostilidad hacia otro conductor o conducir de manera agresiva. La otra línea de investigación sostiene la existencia de *estilos de conducción* que pueden definirse como una manera estable de conducir o como la manera en que las personas acostumbran o eligen hacerlo habitualmente (Ben Ari, 2006; Ben Ari, Mikulincer, & Gillath, 2004). Aquí se diferencian el estilo de conducción agresiva, definido por expresiones de irritación e ira, y actitudes y acciones hostiles al conducir que reflejan la tendencia a actuar agresivamente, del estilo de conducción riesgoso que se pondría de manifiesto en la tendencia a buscar estimulación e involucrarse en situaciones peligrosas mientras se conduce.

Otro elemento que puede justificar esta delimitación entre conducción agresiva y otras formas de conducción que pueden generar un daño en terceros, es la conceptualización de la agresión humana en un sentido general. Como señalamos anteriormente, un acto agresivo se define por la voluntad expresa de causar un daño. Si esa voluntad no existe entonces no podemos decir que estamos en presencia de comportamiento agresivo. Recurrir a esta definición no sólo tiene la ventaja de poder discriminar entre comportamiento agresivo y comportamiento de riesgo al conducir, sino que permitiría que el estudio de la conducción agresiva se apoyara en el estudio de la agresión. Por último, quisiéramos mencionar que es necesaria la formulación de teorías que superen el estudio operacional de la conducción agresiva, y que en ese sentido las teorías existentes sobre agresión podrían constituir una herramienta de gran utilidad.

LA NECESIDAD DE UNA DEFINICIÓN CONSISTENTE

Esta proliferación de términos podría responder a varias cuestiones. En primer lugar, la ausencia de un modelo o teoría que permita describir y explicar el fenómeno, guiar de forma coherente la investigación e integrar los hallazgos empíricos en el área. Por otro lado, el escaso esfuerzo realizado por desarrollar, sino una teoría, una definición conceptual del fenómeno en estudio; lo que generalmente se reemplaza por definiciones de

carácter meramente operacional. Obviamente, esto repercute negativamente sobre la investigación, generando confusiones y dificultades para la delimitación de los comportamientos que pueden considerarse como conducción agresiva, sus causas, su medición y la posibilidad de generar medidas de intervención o prevención. Así, resulta necesario distinguir entre los términos 'aggressive driving', 'road rage' o 'driving anger' y establecer una definición conceptual única que pueda ser operacionalizada posteriormente y sirva de base para el desarrollo de sistemas de medida o evaluación. Por lo tanto, proponemos definir a la conducción agresiva como toda acción de un conductor que tenga como finalidad causar un daño físico o psicológico en otro conductor, peatón o usuario del tránsito. El comportamiento agresivo puede ser consecuencia de una reacción emocional, o puede ser utilizado por el conductor para obtener algún fin distinto al daño provocado sin que exista reacción emocional alguna. Esta definición incorpora un elemento fundamental para distinguir el comportamiento agresivo del riesgoso como es la voluntad del agresor de causarle daño a un tercero. También recupera la distinción entre la reacción emocional y el uso instrumental de la agresión para el caso de los conductores.

BIBLIOGRAFÍA

- ABERG, L. & RIMMO, P. (1998) Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41, 39-56.
- ANDERSON, C. (2002) Aggression. In: Borgatta, e. & Montgomery, R. (eds) *The encyclopedia of sociology*, Second edition. New York, Mac Millan
- ANDERSON, C. & BUSHMAN, B. (2002) Human aggression. *Annual Review of Psychology*, 53, 27-51.
- AYAR, A. (2006) Road rage, recognizing a pshychological disorder, *The journal of psychiatry & law*, 34, 123-150.
- BANDURA, A. (1973) *Aggression: a social learning analysis*. Prentice Hall. Englewood Cliff, New Jersey.
- BANDURA, A.; ROSS, D.; & ROSS, S. (1963) Transmission of aggression through imitation of aggressive models. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 63, 575-582.
- BEN ARI, O.; MIKULINCER, M. & GILLATH, O. (2004) The multidimensional driving >Ben Ari, O. (2006) Couple similarity for driving >Berkowitz, (1990) On the Formation and Regulation of Anger and Aggression: A Cognitive-Neosocialistic Analysis. *American Psychologist*, 45, 494-503.
- BRITT & GARRITY (2006) Attributions and personality as predictors of the road rage response. *British Journal of Social Psychology*, 45, 126-147
- DEFFENBACHER, J.; DEFFENBACHER, D.; LYNCH, R. & RICHARDS, T. (2003) Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy* 41, 701-718.
- DEFFENBACHER, J.; LYNCH, R.; FILETTI, B.; DAHLEN, E. & OETTING, E. (2003) Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research and Therapy* 41, 333-349.
- DULA, C. & GELLER, E. (2003) Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research* 34, 559- 566.
- GREY, E.; TRIGGS, T. & HAWORTH, N. (1989) *Driver Aggression: The role of personality, social characteristics, risk and motivation*. Federal office of road safety, Canberra, Australia.
- HENDRICKS, D.; FELL, J. & FREEDMAN, M. (2001) The relative frequency of unsafe driving acts in serious traffic crashes. National Highway Traffic Safety Administration. U.S. Department of Transportation.
- HUESMANN, MOISE-TITUS, PODOLSKY & ERON, (2003) Longitudinal Relations Between Children's Exposure to TV Violence and Their Aggressive and Violent Behavior in Young Adulthood: 1977-1992. *Developmental Psychology*, 39, 201-221.
- LEDESMA, R.; POÓ, F. & PELTZER, R. (2007) Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción. *Avaliação Psicológica*, 6, 117-125.
- LEDESMA, R.; POÓ, F. & PELTZER, R. (2007) Una escala para evaluar estilo disociativo de conducción, XIV Jornadas de Investigación. Tercer encuentro de investigadores en psicología del MERCOSUR, Universidad Nacional de Buenos Aires.
- PARKER, D.; LAJUNEN, T. & STRADLING, S. (1998) Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. *Transportation Research Part F*, 1, 11-24
- PARKINSON, B. (2001) Anger on and off the road, *British journal of Psychology*, 92, 507-526.
- SHINAR, D. (1998) Aggressive driving: the contribution of the drivers and the

situation. *Transportation Research Part F*, 1, 137-160.

SULLMAN, M.; MEADOWS, M. & PAJO, K. (2002), Aberrant driving behaviours among New Zealand truck drivers. *Transportation Research Part F*, 5, 217-232.

UNDERWOOD, G.; CHAPMAN, P.; WRIGTH, S. & CRUNDALL, D. (1999) Anger while driving. *Transportation Research, Part F* 2, 55-68.

ZILLMAN, D. (1994) Cognition Excitation. Interdependences in the escalation of angry and anger aggression. In: Potegal, M & Knutson, J. (eds) *The dynamics of aggression. Biological and Social Processes in Dyads and Groups*. Lawrence Erlbaum Associates Publishers, New Jersey Hove, UK.