

Agresividad al volante en el transporte público de San Salvador

José Ricardo Gutiérrez Quintanilla
Investigaciones, UTEC

Resumen

El **objetivo** del estudio fue comparar la expresión de ira del conductor, entre conductores del transporte público y conductores particulares; y determinar la influencia de variables sociodemográficas en las variables relacionadas con la conducción. **Método.** La muestra estaba formada por 968 conductores, dividida en 488 conductores del transporte público y 477 particulares. **Resultados.** El análisis de la variancia (Anova) de un factor indicó diferencias significativa entre ambos grupos: en expresión verbal agresiva ($F_{1,905} = 5,45; p=0,020$); en expresión física agresiva ($F_{1,913} = 16,41; p=0,000$) y uso del vehículo para expresar agresividad ($F_{1,905}=8,48; p=0,004$) confirmándose estos resultados con la prueba *U* Mann-Whitney: expresión verbal agresiva ($Z = -3,15; p=0,002$), en expresión física agresiva ($Z = -4,80; p = 0,000$) y en uso del vehículo para expresar agresividad ($Z = -2,47; p = 0,013$). En las tres dimensiones de agresividad al conducir, los conductores del transporte público presentan mayor agresividad al conducir que los conductores particulares. **Conclusiones.** Los conductores del transporte público salvadoreño manifiestan mayores niveles de agresividad al volante que los conductores particulares. Así mismo, los conductores de autobuses presentan mayor expresión física agresiva que los conductores de microbuses.

Palabras claves:

Agresividad al conducir, agresividad física, agresividad verbal y uso del vehículo para expresar agresividad.

La conducción agresiva se define como la conducción de un vehículo a motor poniendo en peligro, o con probabilidad de poner en peligro, a personas o

propiedades. Entre las acciones que caracterizan este tipo de conducción se han señalado el exceso de velocidad, el zigzaguar, adelantamientos inseguros, no

guardar las distancias de seguridad, obstruir a otros vehículos, hacer gestos obscenos o el abuso verbal, entre otros. En Estados Unidos, 2/3 partes de las 250 mil víctimas

mortales de accidentes de tráfico en la primera mitad de la década de los noventa se debieron en parte a una conducción agresiva (Abel, 1998). La accidentabilidad vial en El Salvador alcanza los índices más altos de América y el Caribe, con una tasa de 23.70 muertos en accidentes de tráfico por cada 100 mil habitantes (Fondo de Prevención Vial, 2003). Según fuentes de la Policía Nacional Civil (PNC) de El Salvador, en 1985 se registraron 13.884 casos de accidentes de tránsito, incrementándose hasta 25.379 en el año 2005; es decir, se ha duplicado el número. Los accidentes de automóvil en El Salvador tienen un carácter excepcionalmente grave. Según estadísticas realizadas por la PNC, una de las principales causas es la conducción temeraria o agresiva (Subdirección de Tránsito Terrestre, 2007).

Las víctimas de accidentes de tránsito suelen ser conductores, usuarios del transporte público y peatones. El sistema de transporte en El Salvador está integrado por autobuses, microbuses, taxis, furgonetas, *pick up* y vehículos particulares. Dentro de este sistema, el transporte público conformado por autobuses y microbuses constituye uno de los ámbitos de mayor agresividad del país. Esto se ve reflejado en el maltrato entre conductores y de estos hacia los peatones y pasajeros. Las estadísticas que registra la Subdirección de Tránsito Terrestre de la Policía (2007) indican que en el año 2005 fallecieron 1.167 personas y 1.184 en el 2006 por accidente de tráfico; entre los que 105 y 99, respectivamente, lo fueron por accidentes en los que estaban implicados autobuses y microbuses.

“ Se ha determinado, mediante observación, que los conductores del transporte público adoptan actitudes prepotentes y agresivas por conducir un automóvil más grande que los otros.”

En cuanto a costos económicos, se ha estimado que solamente el tratamiento de lesionados por accidentes de tráfico supone 50 millones de dólares (Ministerio de Salud de El Salvador, 2005). Cabe



mentar que en El Salvador esta problemática ni siquiera es un tema de política de Estado. Incipientemente, desde 2005, la Policía procesa información obtenida en el lugar del accidente para el análisis y establecimiento de las principales causas y lugares donde suceden y con qué frecuencia. Se ha determinado, mediante observación, que los conductores del transporte público adoptan actitudes prepotentes y agresivas por conducir un automóvil más grande que los otros. A pesar de que no existe un prototipo claro de conductor agresivo, en la explicación de este fenómeno se barajan algunas características personales que pueden estar relacionadas (Dahlen, Martín, Ragan y Kuhlman, 2005). Así, estudios realizados en culturas distintas a la salvadoreña han puesto de manifiesto la asociación entre la

agresividad en la conducción con la edad, la experiencia de conducción, la agresividad en general, la cólera, la impulsividad, el estado emocional o el abuso de sustancias (Alonso *et al.*, 2002; Deffenbacher, Filetti y Richards 2003; Galovski y Blanchard, 2001, 2002; Lajunen y Parker, 2001; Miles y Johnson, 2003; Ullberg, 2001).

Ante la inexistencia de este tipo de estudios en El Salvador, y teniendo en cuenta el grave problema de seguridad vial que suponen los autobuses y microbuses del transporte público en la ciudad de San Salvador, surge esta investigación con el fin analizar el fenómeno y sus posibles factores explicativos. El presente estudio es ex post facto (Montero y León, 2007). Se plantearon los siguientes objetivos: a) Comparar la expresión de ira del conductor (expresión verbal, expresión

física y uso del vehículo para expresar la ira) entre conductores del transporte público y conductores particulares. b) Determinar la influencia de variables sociodemográficas (tipo de estudios y lugar de residencia) y variables relacionadas con la conducción (tipo de vehículo de transporte, años de experiencia de conducción, experiencia de accidentes, gravedad del accidente y responsabilidad) en la expresión agresiva en la conducción en conductores del transporte público

Método

Participantes

La muestra estaba formada por 968 conductores del transporte público y particular salvadoreños. (El total de conductores públicos es de 114.000). El



tamaño de la muestra obtenido supone un nivel de confianza del 95% con un error de estimación del 5%. Todos ellos eran hombres con una media de edad de 35.99 años ($DT = 9,53$). Esta muestra fue dividida en dos grupos: una de conductores del transporte público formada por 488 conductores públicos, con una media de edades de 35.92 años ($DT = 9,20$) y una muestra formada por 477 conductores particulares con una media de edad de 36.05 años ($DT = 9,88$). Los conductores de ambas muestras trabajaban en el área metropolitana de la ciudad de San Salvador.

Instrumentos

- Cuestionario sociodemográfico de elaboración propia, el cual recoge los siguientes datos: edad, nivel de escolaridad, tipo de vehículos que conduce, experiencia en la conducción, comisión de accidentes de tránsito en los últimos tres meses, valoración de la gravedad del accidente y responsabilidad del mismo.
- Inventario de Expresión de la Ira del Conductor (*Driving Anger Expression Inventory, DAX*) (Deffenbacher *et al.*, 2002). Evalúa cuatro formas diferentes de expresar la ira al conducir y está compuesto por 49 ítems contestados en una escala de cuatro puntos desde uno (casi nunca) hasta cuatro (casi siempre). Recoge cuatro dimensiones: expresión verbal agresiva, expresión física personal agresiva, uso del vehículo para expresar la ira y expresión adaptativa-constructiva. En la muestra del presente estudio se obtuvieron los siguientes valores alfa de Cronbach: Expresión verbal agresiva (0,84), Expresión física personal (0,77) y Uso del vehículo para expresar la ira (0,74).

Resultados

Comparación de la expresión de ira en la conducción entre conductores del transporte público y conductores particulares. El Anova de un factor indicó diferencias significativas entre ambos grupos en expresión verbal agresiva ($F_{1, 905} = 5,45$; $p = 0,020$), en expresión física agresiva ($F_{1, 913} = 16,41$; $p = 0,000$), y uso del vehículo para expresar agresividad ($F_{1, 905} = 8,48$; $p = 0,004$) confirmándose estos resultados con la prueba *U* Mann-Whitney: expresión verbal agresiva ($Z = -3,15$; $p = 0,002$), en expresión física agresiva ($Z = -4,80$; $p = 0,000$), y en uso del vehículo para expresar agresividad ($Z = -2,47$; $p = 0,013$). En las tres dimensiones o tipos de agresividad al conducir los conductores del transporte público presentan mayor agresividad al conducir que los conductores particulares. No se encontraron diferencias significativas entre ambos grupos de conductores en la dimensión de expresión adaptativa constructiva al conducir ($F_{1, 882} = 0,00$; $p = 0,999$), significando que ambos grupos utilizan mecanismos psicológicos de adaptación ante situaciones de estrés y ansiedad.

Influencia de las variables sociodemográficas y variables relacionadas con la conducción sobre la expresión agresiva en la conducción en conductores del transporte público. En cuanto a las variables sociodemográficas, el nivel de estudios ($F_{4, 414} = 1,36$; $p = 0,244$) de los conductores del transporte público no influye sobre la expresión agresiva en la conducción, aunque los resultados con la prueba de Kruskal-Wallis para el nivel de estudios ($\chi^2_4 = 4,921$, $p = 0,056$) muestran una

“ Dentro de este sistema, el transporte público conformado por autobuses y microbuses constituye uno de los ámbitos de mayor agresividad del país. Esto se ve reflejado en el maltrato entre conductores y de estos hacia los peatones y pasajeros. ”

tendencia. Sin embargo, la edad sí mostró una correlación significativa en sentido negativo con la expresión agresiva durante la conducción ($r = -0,202$; $p = 0,000$).

Por lo que respecta a la influencia de las variables relacionadas con la conducción sobre la expresión agresiva de los conductores del transporte público, los resultados encontrados fueron los siguientes: no se encontraron diferencias estadísticamente significativas en expresión agresiva al conducir entre conductores de autobuses y microbuses, el Anova lo demuestra ($F_{1, 415} = 1,80$; $p = 0,180$), la prueba de Mann-Whitney lo confirma ($Z = -1,73$; $p = 0,082$). De igual forma, entre ambos grupos de conductores de autobús y microbús, no se encontraron diferencias significativas en expresión verbal agresiva (F

$t_{1,445} = 0,889; p = 0,346$), la prueba de Mann-Whitney lo confirma ($Z = -1,32; p = 0,184$), no hay diferencias significativas en el uso del vehículo para expresar agresividad ($F_{1,449} = 0,11; p = 0,737$); ($Z = -0,495; p = 0,621$). Sin embargo, se encontraron diferencias estadísticamente significativas en expresión física de agresividad durante la conducción ($F_{1,454} = 4,80; p = 0,029$), confirmándose con la prueba de Mann-Whitney ($Z = -2,96; p = 0,003$). Lo anterior indica que los conductores de autobuses presentan mayor probabilidad de expresar agresividad física que los conductores de microbuses.

En cuanto a la expresión de la agresividad al conducir en función de los años de experiencia, se encontró que hay diferencias significativas ($F_{2,415} = 9,04; p = 0,000$); la prueba *post*



hoc de Scheffé arrojó diferencias entre los conductores que tienen de 6-10 años de experiencia y los que tienen más de 10 años ($p = 0,000$), mostrando más agresividad en la conducción los conductores menos experimentados. Estos resultados se confirmaron mediante la prueba no paramétrica H Kruskal-Wallis ($X^2_2 = 22,35; p = 0,000$). No se encontraron diferencias estadísticamente significativas en el número de accidentes cometidos en función del tipo de vehículo que conducen ($F_{1,415} = 1,80; p = 0,180$), comprobándose con la prueba de Mann-Whitney ($Z = -1,58; p = 0,113$). Así mismo, se encontraron diferencias significativas en el número de accidentes cometidos en función de la agresividad al conducir ($F_{1,44} = 10,79; p = 0,001$), la prueba de Mann-Whitney lo confirma ($Z = -3,34; p = 0,001$), significando esto, que los conductores que presentan mayor agresividad al conducir tienen más probabilidades de cometer accidentes. Por último, la gravedad de los accidentes ($F_{3,312} = 1,03; p = 0,380$) ($X^2_3 = 4,42; p = 0,219$), parece no asociarse a la expresión de agresividad en la conducción entre los conductores del transporte público. Igualmente no se encontró diferencias significativas en la expresión de la agresividad al

conducir en función del responsable del accidente ($F_{1,110} = 0,65; p = 0,420$), ($Z = -0,88; p = 0,374$), significando que la responsabilidad del accidente al conducir en el transporte público puede ser cometida tanto por el conductor mismo como por el otro conductor. En cuanto a la expresión agresiva al conducir en los conductores del transporte público en función del número de días que consumen bebidas alcohólicas, se encontraron diferencias estadísticamente significativas, el Anova lo demuestra ($F_{4,274} = 7,84; p = 0,000$), la prueba Kruskal-Wallis lo confirma ($X^2_4 = 22,67; p = 0,000$), sugiriendo que a mayor número de días de consumo de bebidas alcohólicas por semana, mayor probabilidad de expresión agresiva al conducir y, por consiguiente, más riesgo de cometer un accidente de tránsito.

Discusión

En esta investigación se planteó analizar la agresividad en la conducción de los conductores del transporte público y cómo esta se relaciona con diferentes variables sociodemográficas (edad, nivel de estudios y experiencia de conducir); variables relacionadas con la conducción (tipo de vehículo, comisión de accidentes de tránsito, gravedad y responsabilidad en los mismos), y rasgos psicopatológicos. El primer resultado llamativo es que los conductores del transporte público manifiestan mayores niveles de expresión agresiva verbal y física durante la conducción que los conductores particulares. Deffenbacher *et al.* (2002) indican que la agresividad verbal y física son factores que inciden en los

“ De igual forma, se encontró una correlación significativa negativa de la edad y la agresividad al conducir; esto podría entenderse que a menor edad más agresividad, o a menor agresividad mayor edad en el conductor. ”

accidentes de tránsito. En este sentido, los resultados indican que los conductores salvadoreños del transporte público expresan conductas agresivas al conducir y que estas inciden en los accidentes de tránsito, pues los que se muestran más agresivos son también de los que se informa un mayor número de accidentes. Al establecer una comparación entre los tres grupos de conductores (autobuses, microbuses y particulares) se encontró que los niveles de agresividad en la conducción en cada uno de estos segmentos esta graduada en su orden: hay más agresividad en conductores de autobuses que microbuses y mayores conductas agresivas en los conductores de microbuses que en los particulares. Lo anterior, probablemente se deba al número de horas que los conductores de autobuses y

microbuses pasan frente al volante. La profesión de conductor —sobre todo en las grandes ciudades, y en especial en ciudades caóticas como San Salvador— los niveles de estrés y ansiedad que sufren los conductores son muy altos; y quizás la agresividad al conducir de estas personas se deba a disfunciones psicológicas. Existe suficiente evidencia que demuestra que el estrés y la ansiedad son desencadenantes de conductas agresivas en general.

Los resultados encontrados ponen de manifiesto que no todas las variables sociodemográficas evaluadas influyen en la expresión agresiva en la conducción. Así, no se han encontrado diferencias significativas en la expresión agresiva durante la conducción en función del grado de estudios, aunque se observa una tendencia de

“ En este sentido, los resultados indican que los conductores salvadoreños del transporte público expresan conductas agresivas al conducir y que estas inciden en los accidentes de tránsito, pues los que se muestran más agresivos son también de los que se informa un mayor número de accidentes.”



que a menor grado de estudio más agresividad al conducir. De igual forma, se encontró una correlación significativa negativa de la edad y la agresividad al conducir; esto podría entenderse que a menor edad más agresividad, o a menor agresividad mayor edad en el conductor. También, el tipo de vehículo que se conduce se asocia a la conducta agresiva al conducir; los resultados indican que los conductores de autobuses salvadoreños son más agresivos que los conductores de microbuses.

Conclusiones

Los conductores del transporte público salvadoreño manifiestan mayores niveles de agresividad al volante que los conductores particulares. Así mismo, los conductores de autobuses presentan mayor expresión física agresiva que los conductores de microbuses. La edad se asocia de forma negativa a la expresión de agresividad en los conductores del transporte público salvadoreño, sugiriendo dos posibilidades, la primera: que en la medida que desciende la edad del conductor se incrementa la agresividad; en la segunda: que a menor expresión agresiva al conducir mayor edad en los conductores. El conducir autobuses (en vez de microbuses), la menor experiencia en la conducción y el tener experiencia de accidentes se asocia a mayores niveles de agresividad en la conducción.

Recomendaciones

Que el Estado, mediante el Viceministerio de Transporte, desarrolle e implante un programa de intervención

“ La profesión de conductor —sobre todo en las grandes ciudades, y en especial en ciudades caóticas como San Salvador — los niveles de estrés y ansiedad que sufren los conductores son muy altos; y quizás la agresividad al conducir de estas personas se deba a disfunciones psicológicas. ”

psicológica para el tratamiento adecuado de la agresividad y los rasgos psicopatológicos en los conductores del transporte público salvadoreño. El programa, en general, puede desarrollarse de forma colectiva, sin embargo, habrá muchos casos que requieran de atención, evaluación y tratamiento clínico individual. Que el Estado implante un mecanismo de evaluación psicotécnica, orientado a determinar características de personalidad como: la hostilidad, la agresividad y algunas dimensiones psicopatológicas, que podrían desencadenar comportamientos riesgosos en la conducción como son: conductas agresivas, accidentes de tránsito, lesionados y muertes en las carreteras. Esta deberá ser una evaluación de filtrado, que signifique la autorización o no de aquellos

conductores que aspiran a conducir un autobús o microbús del sector público o particular. Que las cooperativas de transporte y las escuelas de enseñanza de manejo incluyan en sus programas de formación temas orientados hacia formas aceptables de canalización del enojo y la furia en las carreteras. Tanto las instituciones estatales como las privadas relacionadas con el sector de transporte público y privado (en algunos casos) implanten el siguiente programa de intervención, el cual ha sido diseñado con la finalidad de modificar y reorientar aquellas conductas relacionadas con la agresividad en la conducción; así mismo, mejorar características asociadas con la inestabilidad emocional y psicológica de las personas que conducen un vehículo automotor.



Referencias

- Archer, J.; Kilpatrick, G. y Bramwell, R. (1995). Comparison of two aggression inventories. *Aggressive Behavior*, 21, 371-380.
- Boruchovitch, E. (1996). Causal attribution for health and alliness: A cross cultural contribution. Ponencia presentada en la Annual Convention of the American Psychological Association. Toronto, Canadá.
- Bettencourt, B.A. y Miller, N. (1996). Gender differences in aggression as a function of provocation: A meta-analysis. *Psychological Bulletin*, 119, 422-447.
- Cohen, L.R. y Potter, L.B. (1999). Injures and violence: Risk factors and opportunities for prevention during adolescence. *Adolescence*, 10, 125-135.
- Cortesi, S. (2008). Los accidentes de tránsito podrían matar más que los infartos, Buena fuente, (recuperado el 16/3/2008) (disponible en <http://www.buenafuente.com/>)
- Chliaoutakis, J. Demakakosb, P; Tzamaloukaa, G; Bakoub, V; Koumakib, M; Darviri, C. (2003). Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes. *Journal of Safety Research Vol. 33*, 431-443
- Dahlen, E.R., Martin, R.C.; Ragan, K. y Kuhlman, M.M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness and boredom proneness in the predication of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 341-348.
- Deffenbacher, J.L.; Filetti, L.B.; Richards, T.L.; Lynch, R.S. y Oetting, E.R. (2003). Characteristics of two groups of angry drivers. *Journal of Counseling Psychology*, 50, 123-132.
- Deffenbacher, J.L.; Lynch, R.S.; Oetting, E.R. y Swain, 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.
- Deffenbacher, J.L.; Huff, M.E.; Lynch, R.S.; Oetting, E.R. y Salvatore, N.E. (2000). Characteristics and treatment of high anger drivers. *Journal of Counseling Psychology*, 47, 5-12.
- Deffenbacher, J.L.; Lynch, R.S.; Oetting, E.R. y Yingliung, D.A. (2001). Driving anger: Correlatos and a test of state-trait theory. *Personality and Individual Differences*, 31, 1321-1331.
- Deffenbacher, J. L. Deffenbacher, D.M; Lynch, R.S. y Richards, T.L. (2003) La cólera, la agresión, y el comportamiento riesgoso: Una comparación de conductores con alta y baja cólera. *Behaviour Research and Therapy*, Volume 41, Issue 6, Pag.701-718.
- Derogatis, J.R. (2002). SCL-90-R. Cuestionario de 90 Síntomas Revisado. Madrid: TEA.
- Del Río, M.C. y Álvarez, F.J. (2000). Presence of illegal drugs in drivers involved in fatal road traffic accidents in Spain. *Drug and Alcohol Dependence*, 55, 177-182.
- Evans, G.W.; Johansson, G. y Rydstedt, L. (2005). Hassles on the job: a study of a job intervention with urban bus drivers. *Aggr. Behav.* 00:1-12.

