

IV Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología
XIX Jornadas de Investigación VIII Encuentro de Investigadores en Psicología
del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos
Aires, 2012.

Comportamiento agresivo en conductores de autos de la Capital Federal.

Petit, Luciano, Córdoba, Esteban Hernán y Rodríguez, Analía.

Cita:

Petit, Luciano, Córdoba, Esteban Hernán y Rodríguez, Analía (2012). *Comportamiento agresivo en conductores de autos de la Capital Federal. IV Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XIX Jornadas de Investigación VIII Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-072/645>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/emcu/d7W>

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>.

COMPORTAMIENTO AGRESIVO EN CONDUCTORES DE AUTOS DE LA CAPITAL FEDERAL

Petit, Luciano - Córdoba, Esteban Hernán - Rodríguez, Analia

Facultad de Psicología y Relaciones Humanas - Universidad Abierta Interamericana

Resumen

La revisión bibliográfica sobre la agresión, revela la existencia de un amplio y diverso universo de definiciones, sin embargo, tres elementos parecen estar presentes en la mayoría de las definiciones de agresión: su carácter premeditado en busca de una meta concreta; las consecuencias negativas que conlleva y por último, su variedad de expresión, dado que se puede manifestar de diversas maneras (física o verbal).

Tasca (2000) propone que una definición de conducción agresiva debe centrarse en conductas de conducciones deliberadas y voluntarias, y aunque no estén motivadas a dañar físicamente a otro usuario, demuestran desatención sobre la seguridad y el bienestar. El presente estudio está centrado en estudiar los comportamientos agresivos de los conductores de auto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para lo cual se aplicó la Escala Comportamiento agresivo en conductores de autos. RA1A (Petit, 2011), compuesta por cuatro factores: Conducta Mediatizada; Conducta Directa; Peatón-Conductor y Pre-Conducta. Los resultados muestran que los jóvenes atribuyen un menor grado de agresividad a las conductas de los conductores de autos que integran la dimensión Pre-Conductas; siendo los peatones los que valoran más agresivas dichas conductas.

Palabras Clave

agresividad peatones conductores tránsito

Abstract

AGGRESSIVE BEHAVIOR IN CAR DRIVERS OF THE FEDERAL CAPITAL.

The literature review on aggression, reveals the existence of a diversified group of definitions, however, three elements seem to be present in most definitions of aggression, premeditated character in search of a specific target, the negative consequences involved and finally, his range of expression, as can be manifested in various ways (physical or verbal).

Tasca (2000) proposes a definition of aggressive driving behaviors should focus on deliberate and voluntary lines, and although they are not motivated to physically harm someone else, show disregard for the safety and welfare.

This study is focused on studying the aggressive behavior of car drivers of the Autonomous City of Buenos Aires which was applied to the aggressive behavior scale car drivers. RA1A (Petit, 2011), consisting of four factors: Mediated Practice, Direct Practice, Pedestrian-Driver and Pre-Conduct. The results show that young people attribute a lower level of aggressiveness to the behavior of car drivers that integrate Pre-Behavior; with pedestrians who value these

more aggressive behaviors.

Key Words

aggressiveness pedestrians drivers transit

Para poder abordar el fenómeno de la violencia en el tránsito es necesario, primeramente, dar cuenta del concepto de agresividad. Bandura (1973) la define como una conducta adquirida controlada por reforzadores, la cual es perjudicial y destructiva; asimismo Patterson (1982), afirma que es un "evento aversivo dispensado contingentemente a las conductas de otra persona" (p. 52) y Spielberger y Moscoso (1996), la conceptualiza como una conducta voluntaria, punitiva o destructiva, que se dirige a una meta concreta, destruir objetos o dañar a otras personas.

Al realizar una revisión de la literatura sobre la agresión, la misma revela la existencia de un amplio y diverso universo de definiciones, sin embargo, tres elementos parecen estar presentes en la mayoría de las definiciones de agresión seleccionadas: su carácter premeditado en busca de una meta concreta de muy diversa índole, en función de la cual se pueden clasificar los distintos tipos de agresión; las consecuencias negativas que conlleva, sobre objetos u otras personas, incluido uno mismo y por último, su variedad de expresión, dado que se puede manifestar de diversas maneras (física o verbal).

La agresividad ha sido explicada desde aproximaciones teóricas diferentes que han ido desde la biología o la antropología hasta la psicología; esto es debido a que la manifestación de la conducta agresiva depende de factores de distinta naturaleza como son los determinantes situacionales, la experiencia previa y los estados internos. Sin embargo, se puede considerar que resulta difícil aislar un único factor y por lo tanto se debe recurrir a una mirada biopsicosocial del individuo, donde interactúan de forma compleja, ambigua y variable dimensiones propias de la persona y otras procedentes del ambiente y la sociedad. Ya que, como señala Fodor (1980), el objetivo general de cualquier explicación psicológica es mostrar cómo la conducta de un organismo es resultante de las operaciones mentales y sus condicionantes externos e internos.

La agresividad se expresa en todos los ámbitos donde las personas interactúan; uno de ellos es el tránsito, donde adquiere particularidad y especificaciones que han sido estudiadas desde diversas conceptualizaciones: para Hauber (1980), la agresión en la conducción está asociada a una conducta real o deseada por el agresor en el que éste considera que hará daño físico o psicológico a la víctima y que la misma lo experimentará como tal; la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), define la conducción agresiva como la conducción de un vehículo a motor que pone en peligro o con la probabilidad de poner en peligro a personas o propiedades (National Highway Traffic Safety Administration, 1999):

asimismo Rodney Slater considera que la conducción agresiva es una combinación de acciones de conducción insegura e ilegal que demuestra una desatención por la seguridad (citado en Goehring, 1997). Por otro lado, Tasca (2000) propone que una definición de conducción agresiva debe centrarse en conductas de conducciones deliberadas y voluntarias, y aunque no estén motivadas a dañar físicamente a otro usuario, demuestran desatención sobre la seguridad y el bienestar. “Una conducta de conducción es agresiva si es deliberada de modo que incrementa el riesgo de choque y ésta motivada por la impaciencia, molestia, hostilidad y/o intento de ganar tiempo”(Tasca, 2000, p.9). Para el autor esta definición se centra en los comportamientos de conducción que no están específicamente destinados a dar lugar a colisiones, lesiones o la muerte, es decir que excluye a los intentos deliberados de chocar o herir a otro usuario. Dichas conductas hostiles considera que es más apropiado tratarlas como actos criminales. Dentro de las características generales asociadas a una conducción agresiva Tasca (2000) propone que probablemente esté motivada por la impaciencia, enojo con otro usuario de la calle o con una condición imperante en el tráfico.

James y Nahl (2000) abordan el tema de la conducción agresiva desde una perspectiva emocional, considerando que se trata de una conducta que se realiza bajo la influencia de una alteración emocional en la que el agresor impone a los demás el nivel de riesgo dispuesto a asumir para él mismo.

Si bien es difícil establecer un prototipo de conductor agresivo, Alonso et al. (2002) realiza la descripción del conductor agresivo asegurando que “el conductor peligroso, sería aquel individuo que manifiesta tendencias antisociales y violentas, desajustado e incontrolado en sus comportamientos, con un escaso nivel de eficacia y de control personal, y que, en consecuencia, es incapaz de reaccionar adecuadamente frente al estrés emocional intenso”. (p.112). Estas personas buscan encontrar formas alternativas, pero inadecuadas, de responder a sus sentimientos hostiles subyacentes, recurriendo al alcohol o al automóvil, con la expectativa de reducir su ansiedad, intentando incrementar así su sentimiento de eficacia y su superioridad frente a los demás. Todo ello les lleva a aumentar su nivel habitual de agresividad, dando lugar a estilos de conducción violenta, competitiva, arriesgada, temeraria, que busca sensaciones nuevas e intensas y que por lo tanto les convierte en individuos de alto riesgo.

Asimismo se han encontrado otras variables relacionadas con la conducción agresiva que están vinculadas a rasgos de personalidad, pudiéndose destacar las siguientes: impulsividad, extroversión, ansiedad y hostilidad. Estos rasgos influyen en la conducta de conducción incrementando la probabilidad de generar accidentes de tránsito (Beirness, 1993).

Con el Objetivo de evaluar los comportamientos agresivos de los conductores de auto, Petit (2011) propuso una escala de 72 ítems (a través de 5 muestras mostró una fiabilidad promedio de .70) determinada por los límites conceptuales que describe el Sistema del Tránsito y la Seguridad Vial (Petit, 2011); las variables que la conforman se clasifican en dimensiones que comprenden, por un lado, a elementos específicos del subsistema Tránsito y, por el otro, a factores propios de la agresividad en el tránsito. Los cuatro factores de la escala son: a) Conducta mediatizada: el conductor de auto emplea como instrumento de agresión al vehículo que conduce; b) Conducta directa: el conductor de auto emplea como instrumento

de agresión su propio comportamiento o a un elemento externo; c) Peatón- Conductor: el conductor de auto interactúa principalmente con el peatón; d) Pre- Conducta: en el momento que se produce la interacción entre el conductor de auto y el otro conductor o peatón, el comportamiento previo al encuentro que realiza el conductor del auto (determinante en la conducta descrita) aporta a la situación vincular un nivel de incertidumbre superior al promedio.

Las variables de cada dimensión describen al usuario que interactúa con el conductor de auto, siendo los usuarios: conductor (de auto, de colectivo, de moto, de taxi y remis y de bicicleta) y peatón.

Objetivo

El objetivo del presente estudio será describir el grado de agresividad en las conductas que realizan los conductores de autos en la Capital Federal.

Asimismo, diferenciar según peatones y conductores, el grado de agresividad en dichas conductas.

Metodología

Diseño

Estudio descriptivo, de diseño no experimental transversal.

Muestra

No probabilística intencional. Se tomó una muestra de 173 jóvenes estudiantes de universidades públicas que cursan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires las carreras de: Psicología, Ciencias Económicas, Derecho e Ingeniería; y acuden por lo menos una vez a la semana a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Con una edad promedio de 26,43 años (DT=6,47; min. = 19; máx.= 36), compuesta por un 77,5 % de mujeres y un 22,5 % de hombres. El 38,7 % actualmente posee licencia de conducir.

Instrumento

Escala Comportamiento agresivo en conductores de autos. RA1A. (Petit, 2011): formada por 72 enunciados en una escala tipo Likert que va desde 1= totalmente no agresivo hasta 6= totalmente agresivo. La escala evalúa el grado de agresividad de una serie de conductas que realizan los conductores de auto. A mayor puntuación mayor la agresividad de los comportamientos. La fiabilidad obtenida por esta escala corresponde a un α de Cronbach de .72.

Procedimiento

Los participantes contestaron voluntariamente, de forma anónima, un cuestionario auto-aplicado en jornada de clases y en sus respectivas aulas, sin límite de tiempo para responder.

Resultados

En la tabla I se observan las puntuaciones medias de la escala total y por peatón y conductor de los ítems pertenecientes a la Escala Comportamiento agresivo en conductores de autos. RA1A.

Tabla 1

Estadísticos descriptivos de los ítems de la Escala Comportamiento agresivo en conductores de autos. RA1A

	Media			t
	Total	Conductor	Peaton	
1- Dañar a otro conductor con objeto contundente (palo, botella, lata, piedra, fierro, etc.).	5,42 (1,34)	5,24 (1,58)	5,53 (1,15)	-1,38
2- Dañar a otro conductor con arma de fuego o punzante.	5,54 (1,25)	5,33 (1,49)	5,69 (1,05)	-1,81
3- Dañar a otro conductor con puñetazos o patadas.	5,45 (1,14)	5,30 (1,39)	5,54 (0,94)	-1,34
4. Dañar a un peatón con objeto contundente (palo, botella, lata, piedra, fierro, etc.).	5,55 (1,21)	5,46 (1,36)	5,61 (1,10)	-0,79
5- Dañar a un peatón con arma de fuego o punzante.	5,57 (1,23)	5,42 (1,44)	5,67 (1,06)	-1,31
6- Dañar a un peatón con puñetazos o patadas.	5,46 (1,19)	5,31 (1,37)	5,56 (1,06)	-1,30
7. Conducir alcoholizado (superior a 0,5 g por litro en sangre).	4,84 (1,26)	4,43 (1,49)	5,10 (1,02)	-3,51*
8- Conducir bajo efectos de drogas o estupefacientes.	4,92 (1,23)	4,58 (1,44)	5,15 (1,03)	-2,95*
9- Conducir excediendo los límites de velocidad máximos permitidos.	4,86 (1,11)	4,79 (1,22)	4,90 (1,05)	-0,60
10- Cruzar con el semáforo en luz roja.	4,85 (1,23)	4,58 (1,37)	5,02 (1,12)	-2,29*
11- Parar y salir del auto para enfrentarse con otro conductor.	5,03 (1,15)	4,87 (1,24)	5,13 (1,09)	-1,47
12- Parar y salir del auto para enfrentarse con un peatón.	5,04 (1,19)	4,81 (1,34)	5,19 (1,05)	-2,09*
13- Correr con el auto carreras a otro auto.	4,85 (1,29)	4,82 (1,34)	4,87 (1,27)	-0,23
14- Correr con el auto carreras a un colectivo.	4,86 (1,36)	4,75 (1,47)	4,92 (1,30)	-0,83
15- Correr con el auto carreras a un taxi o remis.	4,84 (1,34)	4,73 (1,44)	4,92 (1,28)	-0,97
16- Correr con el auto carreras a una moto.	4,83 (1,35)	4,70 (1,45)	4,92 (1,28)	-1,01
17- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a otro auto.	4,87 (1,10)	4,69 (1,23)	4,98 (1,00)	-1,71

18- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a un colectivo.	4,79 (1,13)	4,60 (1,25)	4,91 (1,04)	-1,74
19- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a un taxi o remis.	4,76 (1,17)	4,57 (1,32)	4,89 (1,06)	-1,74
20- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a una bicicleta.	4,85 (1,28)	4,72 (1,41)	4,91 (1,19)	-1,08
21- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a una moto.	4,78 (1,28)	4,63 (1,36)	4,88 (1,22)	-1,26
22- Doblar en las esquinas no reguladas por semáforo sin detenerse para dar paso a un peatón.	4,45 (1,22)	4,25 (1,28)	4,58 (1,17)	-1,68
23- Acelerar cuando otro auto quiere adelantar.	4,24 (1,16)	3,96 (1,21)	4,42 (1,10)	-2,57*
24- Acelerar cuando un colectivo quiere adelantar.	4,20 (1,24)	3,90 (1,28)	4,40 (1,19)	-2,61*
25- Acelerar cuando un taxi o remis quiere adelantar.	4,21 (1,21)	3,96 (1,27)	4,38 (1,15)	-2,24*
26- Acelerar cuando una bicicleta quiere adelantar.	4,34 (1,23)	4,12 (1,28)	4,48 (1,18)	-1,88
27- Acelerar cuando una moto quiere adelantar.	4,28 (1,25)	4,03 (1,30)	4,44 (1,19)	-2,14
28- Frenar repentinamente el auto para provocar que el vehículo de atrás frene bruscamente.	4,64 (1,27)	4,52 (1,31)	4,72 (1,24)	-0,97
29- Incorporarse bruscamente a la circulación provocando el frenado de otro vehículo.	4,58 (1,21)	4,43 (1,25)	4,68 (1,17)	-1,30
30- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de otro auto.	4,41 (1,18)	4,44 (1,16)	4,52 (1,18)	-1,52
31- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de un colectivo.	4,40 (1,12)	4,13 (1,12)	4,58 (1,08)	-2,56
32- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de un taxi o remis.	4,39 (1,18)	4,19 (1,15)	4,51 (1,18)	-1,71
33- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de una bicicleta.	4,50 (1,24)	4,34 (1,30)	4,60 (1,19)	-1,34
34- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de una moto.	4,48 (1,24)	4,31 (1,28)	4,58 (1,21)	-1,40
35- No detener el auto en las esquinas no reguladas por semáforo para dar paso a un peatón.	4,39 (1,16)	4,19 (1,20)	4,51 (1,13)	-1,76
36- Conducir a alta velocidad por encima del ritmo de circulación de la vía.	4,61 (1,26)	4,48 (1,33)	4,70 (1,22)	-1,11

37- Aproximar el auto por detrás "pisando los talones" a otro vehículo.	4,43 (1,16)	4,10 (1,20)	4,64 (1,08)	-3,02*
38- Cambiar repentinamente de carril de circulación.	4,38 (1,18)	4,06 (1,14)	4,58 (1,17)	-2,85*
39- Cambiar frecuentemente de carril de circulación.	4,36 (1,16)	4,07 (1,14)	4,54 (1,14)	-2,58*
40- Gritar e insultar verbalmente al conductor de otro auto.	4,61 (1,18)	4,30 (1,26)	4,81 (1,09)	-2,81*
41- Gritar e insultar verbalmente al conductor del colectivo.	4,65 (1,18)	4,37 (1,26)	4,82 (1,10)	-2,45*
42- Gritar e insultar verbalmente al conductor del taxi o remis.	4,66 (1,22)	4,36 (1,31)	4,85 (1,13)	-2,60*
43- Gritar e insultar verbalmente al conductor de la bicicleta.	4,66 (1,25)	4,43 (1,32)	4,81 (1,19)	-1,94
44- Gritar e insultar verbalmente al conductor de la moto.	4,71 (1,18)	4,48 (1,29)	4,86 (1,08)	-2,08*
45- Gritar e insultar verbalmente a un peatón.	4,71 (1,21)	4,40 (1,37)	4,90 (1,05)	-2,65*
46- No ceder el paso cuando otro auto tiene el derecho de paso.	4,17 (1,23)	3,96 (1,26)	4,30 (1,21)	-1,80
47- No ceder el paso cuando un colectivo tiene el derecho de paso.	4,08 (1,24)	3,78 (1,25)	4,26 (1,20)	-2,55*
48- No ceder el paso cuando un taxi o remis tiene el derecho de paso.	3,95 (1,18)	3,70 (1,14)	4,10 (1,19)	-2,19*
49- No ceder el paso cuando una bicicleta tiene el derecho de paso.	4,03 (1,24)	4,00 (1,26)	4,06 (1,24)	-0,29
50- No ceder el paso cuando una moto tiene el derecho de paso	4,00 (1,23)	3,90 (1,19)	4,07 (1,25)	-0,88
51- No señalizar las maniobras de giros (izquierda y derecha) a otro vehículo.	3,86 (1,19)	3,70 (1,21)	3,95 (1,16)	-1,35
52- No señalizar los cambios de carril de circulación a otro vehículo.	3,83 (1,19)	3,73 (1,20)	3,90 (1,18)	-1,88
53- Utilizar el carril derecho para adelantar a otro vehículo.	3,93 (1,20)	3,61 (1,12)	4,13 (1,21)	-2,82*
54- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de otro auto.	4,32 (1,27)	4,01 (1,20)	4,51 (1,29)	-2,51
55- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor del colectivo.	4,33 (1,29)	3,94 (1,25)	4,58 (1,25)	-3,24*
56- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor del taxi o remis	4,29 (1,32)	3,96 (1,24)	4,51 (1,32)	-2,73*

57- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de la bicicleta.	4,41 (1,28)	4,10 (1,32)	4,60 (1,23)	-2,52*
58- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de la moto.	4,33 (1,33)	4,08 (1,27)	4,48 (1,35)	-1,89
59- Hacer gestos rudos e insultantes a un peatón.	4,49 (1,21)	4,19 (1,29)	4,67 (1,13)	-2,54*
60- Mandar mensajes de textos (SMS) mientras conduce.	4,16 (1,44)	3,87 (1,39)	4,35 (1,45)	-2,16*
61- Hacer que la puerta del auto golpee contra la del otro vehículo estacionado al lado.	4,44 (1,38)	4,13 (1,43)	4,63 (1,32)	-2,33*
62- Ocupar rápidamente un lugar libre para estacionar mientras otro vehículo esta a la espera.	4,18 (1,32)	3,97 (1,40)	4,31 (1,26)	-1,66
63- Tocar la bocina insistentemente a otro vehículo.	3,97 (1,32)	3,79 (1,30)	4,08 (1,33)	-1,42
64- Tocar la bocina de forma continua a otro vehículo.	3,99 (1,32)	3,88 (1,23)	4,06 (1,38)	-0,84
65- Tocar la bocina insistentemente a un peatón.	4,02 (1,33)	3,90 (1,29)	4,09 (1,36)	-0,95
66- Tocar la bocina de forma continua a un peatón.	4,01 (1,37)	3,90 (1,29)	4,08 (1,42)	-0,88
67- Detener el auto sobre la senda peatonal ante un semáforo en luz roja.	3,72 (1,33)	3,63 (1,38)	3,87 (1,31)	-1,15
68- Cruzar con el semáforo en luz amarilla.	3,62 (1,31)	3,25 (1,30)	3,85 (1,30)	-2,92*
69- Hacer, con las luces altas, señales repetidas a otro vehículo.	3,62 (1,29)	3,36 (1,24)	3,78 (1,30)	-2,17*
70- Hacer, con las luces altas, señales insistentes a otro vehículo.	3,75 (1,32)	3,51 (1,27)	3,90 (1,34)	-1,89
71- Hablar por celular (teléfono en mano o sistema manos libres) mientras conduce.	3,97 (1,47)	3,61 (1,54)	4,20 (1,38)	- 2,58*
72- Doblar en las esquinas, semáforo habilitando al conductor, sin detenerse para dar paso a un peatón.	4,17 (1,31)	3,91 (1,39)	4,34 (1,24)	-2,10

*p < .05 Entre paréntesis aparecen las desviaciones típicas.

Discusión

Este estudio tenía como objetivo describir el grado de agresividad en las conductas que realizan los conductores de autos en la Capital Federal y diferenciarlo entre peatones y conductores.

Los resultados muestran un alto el grado de agresividad en todas las conductas que realizan los conductores de auto en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Sin embargo los valores indican un menor grado de agresividad en las variables pertenecientes al factor Pre- Conductas, específicamente: conducir alcoholizado (superior a 0,5 g por litro en sangre), conducir bajo efectos de drogas o estupefacientes, cruzar con el semáforo en luz roja, aproximar el auto por detrás “pisando los talones” a otro vehículo, cambiar frecuentemente de carril de circulación,

utilizar el carril derecho para adelantar a otro vehículo, mandar mensajes de textos (SMS) mientras conduce, hacer que la puerta del auto golpee contra la del otro vehículo estacionado al lado, cruzar con el semáforo en luz amarilla y hablar por celular (teléfono en mano o sistema manos libres) mientras conduce; y asimismo se observan, en los anteriores ítems, diferencias significativas entre conductores y peatones, atribuyendo los peatones un mayor grado de agresividad a las conductas de los conductores de autos. Es decir, los jóvenes universitarios, atribuyen menos grado de agresividad a las Pre-Conductas que realizan los conductores de autos; siendo los peatones los que valoran más agresivas dichas conductas.

Bibliografía

Agencia Nacional de Seguridad Vial (2009). Resumen Estadística 2009. Extraído el 22 febrero, 2011, de <http://contenidos.seguridadvial.gov.ar:81/2010/7/23/15/28/8b60df5c-0aea-40b3-81b1-ed76a6faa7da.pdf>

Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Sanmartín, J.; Montoro, L.; Tortosa, F.; Toledo, F.; Egido, A. & Sanfeliu, A. (2002). Cuadernos de Reflexión Attitudes: La agresividad en la conducción. Una visión a partir de las investigaciones internacionales. Barcelona: Ed. Attitudes.

Bandura, A. (1973). *Aggression: a social learning analysis*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice Hall.

Beirnes, D. (1993). "Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol, Drugs and Driving* 9, 129-142.

Buela-Casal, C. & Miró, E. (1994). Conocimiento y actitudes hacia el Código de Circulación y regulación de la conducta. *MAFRE Seguridad*, 54 (2), 11- 19.

Edmunds, G. & Kendrick, D. C. (1980). *The measurement of human aggressiveness*. Chichester, Enfland: Ellis Horwood.

Fodor, J. (1980). *La explicación psicológica. Introducción a la filosofía de la psicología*. Madrid: Cátedra.

Goehring, J. (1997). Taming the road warrior: Can aggressive driving be cured? *National Conference of State Legislatures Transportation Series*. 7, 3-19.

Hauber, A. R. (1980). The social psychology of driving behaviour and the traffic environment: research on aggressive behaviour in traffic. *International Review of Applied Psychology*, 29, 461-474.

James, L. & Nahl, D. (2000). Aggressive driving is emotionally impaired driving. Recuperado el 20 de febrero de 2012 de http://www.drdriving.org/courses/conference_paper

Lopez-Araujo, B. & Osca Segovia, A. (2007). Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: Un análisis de la investigación. *Revista de Estudios de Jóvenes*, 79, 75- 89.

National Highway Traffic Safety Administration (1998). *National Survey of Speeding and Other Unsafe Driver Actions. Volume II: Driver Attitudes and Behaviour*. Recuperado el 16 de febrero en: <http://nhtsa.dot.gov/people/injury/aggressive/unsafe/att-beh/cov-toc.html>

National Highway Traffic Safety Administration (1999). *Aggressive Driving and the Law. A Symposium*. United Estates: National Highway Safety Administration.

Pastor, G.; Monteagudo M. J. & Pollock D. (1999). Conceptualización y análisis del error humano en la conducción de vehículos a partir de los desarrollos recientes del modelo de habilidades, reglas y conocimiento. *Anuario de Psicología*, 30 (1), 39-64.

Patterson, G.R. (1982). *A social learning approach. III Coercive Family Process*. Eugene, OR: Castalia.

Petit, L. (2011). *Cuestionario de Tránsito y Seguridad Vial para peatones y conductores de auto. RA1A*. Manuscrito no publicado.

Ponce, C.; Bulnes, M.; Aliaga, J.; Delgada, E. & Solis, R. (2006). Estudio psicológico sobre los patrones de conducta en contexto de tráfico, en grupos de automovilistas particulares y profesionales de Lima Metropolitana. *Revista*

IJPSI, 9 (2), 33-64.

Spielberger, C.D. & Moscoso, M. (1996). Reacciones Emocionales del Estrés: Ansiedad y Cólera. *Avances en Psicología Clínica Latinoamericana*, 14, 59-81.

Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research. Recuperado el 16 de febrero de 2012 en <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf>