

Validez de constructo de la escala de ira al manejar en una muestra mexicana

Casas Henaine, Gabriela

2012

<http://hdl.handle.net/20.500.11777/198>

<http://repositorio.iberopuebla.mx/licencia.pdf>

Validez de Constructo de la Escala de Ira al Manejar en una Muestra Mexicana

Gabriela Casas Henaine
Universidad Iberoamericana Puebla

Resumen: El objetivo de esta investigación fue evaluar en una muestra mexicana la estructura factorial de la Escala de Ira al Manejar de Deffenbacher (1996). Participaron 646 automovilistas universitarios (301 varones y 345 mujeres) con edad promedio de 21.26 ($DE= 2.86$) quienes contestaron la Escala de Ira al Manejar (Deffenbacher et al., 1996). Esta escala tiene seis factores o escalas de qué situaciones hacen enojar al conducir: (1) Gestos hostiles (por ej. alguien te grita por tu forma de manejar), (2) Conducción ilegal (por ej. alguien se pasa el semáforo en rojo), (3) Presencia de la policía (por ej. un policía te pide que te orilles), (4) Conducción lenta (por ej. alguien se estaciona lentamente, atrasando el tráfico), (5) Descortesía (por ej. alguien acelera cuando tratas de rebasarlo), y (6) Obstrucción de tráfico (por ej. estás atorado en un embotellamiento). Como resultado de análisis factorial confirmatorio, se encontró que las seis escalas son válidas para medir la ira en automovilistas Mexicanos.

Descriptores: ira, manejar, México, rasgo

Objetivo: El objetivo del estudio fue validar una escala de enojo en una muestra de automovilistas mexicanos.

Justificación

Actualmente el tema del enojo en automovilistas ha cobrado mayor importancia, ya que en las ciudades crece el número de accidentes de tránsito, de agresiones físicas y conductas de riesgo al conducir. Por tanto, es conveniente que los mexicanos cuenten con un instrumento para medir la ira al momento de conducir un vehículo, para reducir las conductas de riesgo que puedan provocar accidentes o muertes entre ellos.

Planteamiento del problema.

La medición o el uso de escalas requiere de que éstas sean apropiadas o se adapten a la población donde se usan. Por ejemplo, es incorrecto emplear un instrumento de Argentina que mide autoestima para evaluar la autoestima de los Mexicanos. Aunque en México y Argentina se habla el mismo idioma, existen diferencias culturales y de lenguaje que ponen en duda si el instrumento es válido. En consecuencia, este trabajo se enfocó en adaptar una escala de ira al conducir a una muestra mexicana. Y se evaluó si dicha adaptación es adecuada para medir distintos aspectos de la ira al conducir.

Pregunta de investigación: La escala estadounidense (Deffenbacher et al., 1996) de ira en automovilistas formada con seis subescalas, ¿es válida para medir la ira en automovilistas mexicanos?

Marco teórico

En la actualidad el tema del enojo en conductores ha cobrado mayor importancia ya que en las ciudades cada vez es mayor el número de accidentes de tránsito, de agresiones físicas y conductas de riesgo al conducir. El elemento importante es el enojo rasgo, "que es la característica de personalidad que hace distintos a unos individuos de otros, y consiste en la tendencia a molestarse ante cualquier situación en cualquier momento, y así algunos son más propensos a enojarse, mientras que otros difícilmente se enojan" (Moscoso & Spielberger, 1999).

Como resultado de los estudios realizados por Deffenbacher (1994), se desarrolló la Escala de Enojo en Conducción (DAS) (también llamada Escala de Enojo en Automovilistas), la cual es un instrumento desarrollado para evaluar conductas relacionadas con el enojo en la conducción de vehículos, e implica una variedad de posibles situaciones que provocan la ira en los automovilistas. Dicha escala se ha validado en otros países como Inglaterra, Francia y España. Con esta investigación se buscará hacer la adaptación a una muestra mexicana.

Metodología

Participantes

Se contactó a 646 conductores de dos universidades privadas de la Ciudad de Puebla, hombres 301 y mujeres 345 (Edad promedio = 21.25, SD = 2.86) de 35 especialidades diferentes. 93% eran solteros, 2% casados, 1% divorciados y 4% en unión libre. En lo que respecta a la religión, el 83% refirió ser católico, 11% sin religión, y de otras religiones 6%. Los años de experiencia de conducción varió desde 1 hasta 23 ($M = 4.88$, $SD = 2.82$).

Instrumento

Escala de Ira en la Conducción (*Driving Anger Scale –DAS–*, Deffenbacher, et al 1994). Se utilizó la escala de 33 ítems para medir la propensión a enojarse mientras se conduce. Los ítems describen posibles escenarios de ira que provocan que pueda ocurrir mientras el sujeto está conduciendo. El tipo de respuestas de cada ítem varía según el grado de situación de enojo utilizando una escala de cinco puntos (1= “nada” a 5= “bastante”). El análisis de agrupamiento de la escala larga de 33 ítems (Deffenbacher et al., 1994) se divide en seis grupos: la escala de tres ítems de gestos hostiles (por ejemplo, alguien te grita sobre tu forma de conducir, $\alpha = .87$), la escala de 4 ítems de conducción ilegal (por ejemplo, alguien se pasa una luz roja o una señal de alto, $\alpha = .80$), la escala de presencia de la policía de 4 ítems (por ejemplo, un agente de policía pide que te orilles, $\alpha = .79$), la escala de seis ítems de conducción lenta (por ejemplo, alguien se estaciona lentamente interrumpiendo el tráfico, $\alpha = .81$), la escala de 9 ítems de descortesía (por ejemplo, otro conductor acelera cuando se le intenta rebasar, $\alpha = .81$), y la escala de 7 ítems de obstrucciones de tráfico (por ejemplo, estar atrapado en el tráfico, $\alpha = .78$). El DAS ha sido validado en estudios que documentan las relaciones entre las puntuaciones del DAS y la ira, la conducción agresiva y arriesgada, y accidentes de tráfico (Deffenbacher et al., 2000, 2001).

Procedimiento

Dos traductores profesionales mexicanos adaptaron el DAS del inglés al español. Para asegurarse de que la traducción del DAS fuera comprensible se aplicó a un grupo de 20 estudiantes universitarios para responder en "voz alta", ellos entendieron la escala. Por último, dos hablantes independientes de inglés que han vivido muchos años en México retradujeron el DAS del español al inglés y los ítems fueron equivalentes al original. Los cuestionarios fueron aplicados durante las clases en grupos formados por 8-25 estudiantes. Al final de la aplicación agradecemos a los estudiantes por medio de darles una lista con "frases para reducir la propia ira".

Procedimiento de análisis

Para responder a la pregunta de si la escala estadounidense (Deffenbacher et al., 1996) de ira en automovilistas formada con seis subescalas, ¿es válida para medir la ira en automovilistas mexicanos?, se decidió usar análisis factorial confirmatorio, la cual es una técnica apropiada para conocer si una escala es válida o no.

Resultados

En primer lugar, se evaluó con análisis factorial confirmatorio (CFA) si la estructura factorial del DAS se mantiene en una muestra mexicana. Para determinar que el modelo es adecuado, es decir, que se adapta para medir la ira de los mexicanos hemos utilizado los siguientes criterios: (1) Chi cuadrada, donde valores no significativos indican un buen ajuste, (2) índice de ajuste comparativo, donde los valores por encima de 0,95 indican buen ajuste, (3) índice relativo en forma, donde el valor por encima de 0,95 indican buen ajuste, (4) raíz cuadrada media de aproximación (RMSEA), donde el valor por debajo de 0,08 indican buen ajuste, (5) el índice de ajuste normado donde los valores por encima .90 indican buen ajuste, y (6) el índice Hoelter donde valores por encima de 200 indican que el modelo representa correctamente los datos de muestra. El CFA fue ejecutado con el programa SPSS-AMOS (Arbuckle y Wothke, 1999).

Como resultado, el modelo en la muestra mexicana tuvo un buen ajuste en cinco de los seis índices: (1) la Chi cuadrada fue significativa = 1715,06, (Grados de libertad = 480), $p = 0,000$, (2) el índice de ajuste comparativo fue de 0,97, (3) el índice de ajuste relativo fue de 0,96, (4) el RMSEA fue de 0,06, (5) el índice de ajuste normado fue de 0,96, y (6) el índice Hoelter fue de 201. Estos resultados indican que el DAS para la muestra mexicana mide los mismos constructos del original DAS (Deffenbacher et al., 1996).

Dado que el DAS para la muestra mexicana había validez de constructo, a continuación se ha examinado la confiabilidad de las escalas. La confiabilidad es importante para determinar si los reactivos son parecidos entre sí o están intercorrelacionados con respecto a lo que miden. La escala de tres ítems de gestos hostiles tuvo confiabilidad de 0.82, la escala de 4 ítems de conducción ilegal de .70, la escala de 4 ítems de presencia policial .75, la escala de 6 ítems de conducción lenta .58, la escala de 9 ítems de descortesía 0.81, y la escala de 7 ítems de obstrucciones de tráfico .80. Las correlaciones entre las escalas fueron positivas y moderadas en general, lo que indica que las subescalas miden distintos aspectos de la ira en la conducción de vehículos.

También se exploraron diferencias por sexo (Tabla 1). Como resultado, no se encontraron diferencias significativas entre varones y mujeres. Esto sugiere que ambos sexos son más similares que diferentes en cuanto a qué les hace enojar y su intensidad del enojo al manejar.

Tabla 1. Diferencias por sexo entre las subescalas.

	Hombres		Mujeres		ANOVA <i>F</i> (1,514)
	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	
Gestos Hostiles	8.68	3.24	9.22	3.36	3.43
Conducción Ilegal	11.40	3.53	11.56	3.33	0.28
Presencia de la policía	9.41	3.90	9.06	3.39	1.18
Conducción Lenta	17.99	4.07	18.28	4.32	0.59
Descortesía	31.29	6.16	31.71	6.38	0.56
Obstrucciones De tráfico	22.29	5.72	23.24	5.32	3.83

Discusión

Con la investigación se pretendió validar una escala para medir el grado de enojo o ira que padecen los automovilistas mexicanos cuando conducen su vehículo, y los resultados mostraron que es posible evaluar la ira al conducir en México, por lo que la escala estadounidense propuesta por Deffenbacher (et al., 1996) para medir la ira en automovilistas formada con seis subescalas, es válida para evaluar la ira en automovilistas mexicanos. Los aspectos que mide esta escala son los siguientes: gestos hostiles con 3 ítems (por ejemplo, alguien te grita por tu forma de manejar), conducción ilegal con 4 ítems (por ejemplo, alguien se pasa el semáforo en luz roja), presencia de la policía con 4 ítems (por ejemplo, un policía te pide que te orilles), conducción lenta con 6 ítems (por ejemplo, alguien se estaciona lentamente, atrasando el tráfico), descortesía al conducir con 9 ítems (por ejemplo, alguien acelera cuando tratas de rebasarlo), y obstrucciones de tráfico con 7 ítems (por ejemplo, estás atorado en un embotellamiento). Como resultado de análisis factorial confirmatorio, se encontró que las seis escalas son válidas para medir la ira en automovilistas mexicanos.

Debe destacarse que no se encontraron diferencias marcadas por sexo, lo cual se puede deber a que los automovilistas mexicanos, tanto hombres como mujeres, en el momento de manejar un automóvil ambos sexos adoptan comportamientos semejantes con relación a las fuentes de enojo y la intensidad con la que muestran su ira al experimentar situaciones frustrantes, desesperantes o estresantes.

Se puede considerar que la presente investigación sirve como antecedente que permita estudiar en mayor profundidad, a nivel psicológico, el comportamiento del automovilista con respecto a su manifestación de agresividad y actitud hostil hacia tres fuentes de influencia: frente a los demás conductores o automovilistas, frente a los peatones, y frente a las condiciones físicas de la vialidad (calles, señales, pavimentos, etc.). Es importante determinar las razones por las cuales el conductor, cuando se le presenta una situación que le contraría cuando va manejando un vehículo, en la mayoría de las veces expresa primordialmente una reacción que va más allá del enojo o la ira, agrediendo física (golpes) o verbalmente (insultos, amenazas) a quienes considera responsable de dicha situación negativa.

Conclusión y recomendaciones

En conclusión la escala de ira en automovilistas creada en Estados Unidos es válida para aplicarla en automovilistas mexicanos. Se espera que dicha escala sea útil a quienes se interesan en los automovilistas y sus aspectos psicológicos que pueden ser determinantes para la salud o daños físicos (accidentes o riñas con otros conductores). Se infiere con los resultados que la ira es un fenómeno común que se presenta independientemente de la nacionalidad. Siempre que haya automovilistas habrá riesgo de presentar ira al conducir.

Se recomienda seguir el estudio de la ira en automovilistas por medio de hacer estudios adicionales de validez, por ejemplo, investigar si la escala se asocia con mayor riesgo de accidentes o agresiones físicas al manejar. Algunos ejemplos del uso de la agresión es golpear el volante o bien aventar el automóvil a otros conductores.

Referencias

Deffenbacher, J. L., Huff, M. E., Lynch, R. S., Oetting, E. R. & Salvatore, N. F., (2000). Characteristics and treatment of high-anger drivers. *Journal of Counseling Psychology*, 47, 5-17.

Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Yingling, D. A. (2001). Driving anger: Correlates and a test of a state-trait theory. *Personality and Individual Differences*, 31, 1321-1331.

Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R. & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74, 83-91.