

**UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA**



**FACULTAD DE PSICOLOGÍA Y RELACIONES HUMANAS**

**TESIS DE GRADO**

**MODELO INTERACCIONAL COMPORTAMENTAL DE TRÁNSITO:  
AGRESIVIDAD Y NORMA DE TRÁNSITO**

TESISTA

**ELÍAS ROBERTO PACIONE**

Tutor: Prof. Petit Luciano

Título a obtener con la presentación de la tesis: Lic. en Psicología

Fecha: 7 de octubre 2014

## **Agradecimientos**

*A mi Dios, fuente de toda sabiduría y todo conocimiento.*

*A mi esposa Julieta, amiga y compañera, porque sin su apoyo y su voluntad infinita, esto no hubiera sido posible, Te Amo.*

*A mi preciosa hija Giuliana, quien me enseñó el verdadero valor de la vida.*

*A mis padres, que cuando quise dejar el secundario no me dejaron y me inculcaron el valor del estudio. Los amo.*

*A mis hermanas, Patri, Lore y Meli quienes me enseñaron a compartir y a funcionar como equipo.*

*A mis amigos del alma, Topo, Meli, Cris y Kari porque ellos saben de mis esfuerzos y lagrimas. Gracias por sus constantes oraciones y apoyo incondicional.*

*A mis profesores, en especial a Juan Carlos García Castañeda y Cecilia Zugazaga por trasmitirme y enseñarme mucho más que contenidos, los llevo en el corazón.*

*A mis compañeros de ruta, Ale, Martín, Franco, Viru, Yami, Marilina, Marina, Mariana y Flavia por aguantarme y mas de una vez alentarme a llegar hasta acá, gracias.*

*A Gisela y Viviana por ser parte fundamental en este último paso de la carrera.*

*Al Dr. Andrés López Pell, por la oportunidad de comenzar en esta profesión.*

*A mi tutor Luciano Petit por su constante apoyo y consejo. A Paula Gonzalvo Ranise por su ayuda y buena predisposición, son un equipo fantástico.*

*A todos los que de alguna u otra forma estuvieron apoyándome en este proceso de convertirme en profesional.*

**UNO NO ES UNO.**

## Resumen

La investigación parte de entender el tránsito como un sistema complejo, el cual es necesario analizar desde un enfoque sistémico e integrador. Para esto se ha utilizado el modelo planteado por Petit (2011), quien conceptualiza el tránsito y la seguridad vial como un sistema constituido por cuatro subsistemas: tránsito, norma de tránsito, educación vial y contexto. Éstos se distinguen por los actores que la integran, pero principalmente por el progresivo aumento del nivel de vínculos interpersonales involucrados, tanto como el incremento de complejidad al subsumir cada subsistema al anterior. Para el presente estudio se han elegido dos variables. Del sistema tránsito, la agresividad, la cual se manifiesta mediante cuatro tipos de conductas (mediatizada, directa, peatón-conductor y pre-conducta), éstas describen el vínculo entre el conductor y los otros usuarios del sistema de tránsito, en la cual las interacciones presentan diversos niveles de agresividad según el tipo de usuario y la utilización del vehículo o de su propio comportamiento como medio de agresión (Petit, 2011, 2012). Para medir el comportamiento agresivo se utilizó la escala diseñada por Petit (2012): Escala Agresividad en el Tránsito – PyC. RA1A. Como segunda variable se tomó del sistema Norma de Tránsito, el cumplimiento de la misma, ya sea el cumplimiento autopercebido (Yo), como el percibido (Otros). Para medir esta variable se utilizó la escala diseñada por Petit (2012): Escala Cumplimiento de la Norma de Tránsito – RA1A. Tomando estas dos variables, se buscó como objetivo principal diagnosticar la situación del Sistema Tránsito y Seguridad Vial, incorporando diferenciadores intra e inter grupales del vector comportamiento del Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito, diseñado por Petit (2014), a partir de lo cual se trazará un sendero comportamental. La muestra estuvo integrada por 150 jóvenes estudiantes universitarios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de entre 18 y 31 años, conductores de auto y peatones. Los resultados permiten inferir que aquellos que no poseen licencia ven más agresivas las conductas realizadas en el tránsito por otros, que aquellos que poseen licencia. Las mujeres perciben en mayor medida, que los otros realizan comportamientos agresivos en el tránsito, en comparación con los hombres. En cuanto al cumplimiento de la Norma de tránsito, las mujeres autoperciben que cumplen en mayor grado la Norma de tránsito, en comparación con los hombres. La información obtenida de dicha investigación permite diagnosticar al Sistema Tránsito y Seguridad Vial, partiendo del Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito, como un sistema en disputa.

Palabras clave: Agresividad, Jóvenes universitarios, Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito, Norma de tránsito.

## **Abstract**

The investigation is based on the concept of transit as a complex system, which means that it has to be analyzed necessarily from a systemic mainstreaming approach. In order to accomplish this, it's been taken the approach proposed by Petit (2011), who conceptualizes transit and road safety as a system consisting of four subsystems: transit, transit rules, road safety education and context. Each has its own actors, but they are mainly distinguished by a progressive increasement of the level of interpersonal links envolved and complexity insofar as each one is subsumed by the other. This study is focused on two variables. From the Transit system, aggression, which is manifested through four kinds of conduct (mediated, direct, pedestrian-driver, pre-conduct). Each describes the link and between the driver and the other actors of the system, whose interactions present different level of aggression according to the user, the use of the Vehicle or it's own behavior as a means of aggression (Petit, 2011, 2012). In order to measure aggression behavior, it was used Petit's scale Agresivity on transit- PyC. RA1A. The second variable studied in the investigation is taken from the Transit Rules system, its compliance, either it's self-perceived (I) or perceived (Others). Compliance with the Transit Rules Scale - RA1A -, designed by Petit (2012), was used to measure this variable. On the basis of these variables, the main objective of the investigation is to Diagnose the situation of the Transit System and Road Safety, introducing intra- and inter- group differentiating factors of the behavior vector from the Behavioral Interactional Model of transit - designed by Petit (2014) -, from which a behavioral path can be traced. The sample of the study consisted of 150 young university-students -18 to 31 years old- drivers and pedestrians from Ciudad Autónoma de Buenos Aires. The results shows that those who don't own a driving a license percieve other people behavior on transit more aggressive than those who own one. Women, perceive greater other people aggressive behavior on transit, than men. As regards the compliance with the Transit rules, women self-perceive they comply them to a greater extent, in comparison with men. The information obtained from this investigation allows to establish a diagnosis of the Transit System and Road Safety, based on the Behavioral Interactional Model of transit, as a system characterized by confrontations.

**Key words:** Agresivity, Young university students, Behavioral Interactional Model of transit, Transit rules.

## ÍNDICE GENERAL

Agradecimientos.....	1
Resumen.....	2
Abstract .....	3
ÍNDICE GENERAL.....	4
ÍNDICE DE TABLAS .....	6
CAPÍTULO I.....	10
SEGURIDAD VIAL.....	10
<b>1.1. Introducción.....</b>	<b>10</b>
<b>1.2. Enfoque Sistémico.....</b>	<b>13</b>
<b>1.3. Semana Mundial sobre la Seguridad Vial .....</b>	<b>14</b>
<b>1.4. Repercusión mundial .....</b>	<b>18</b>
<b>1.5. Plan Mundial para el Decenio de la Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020 ...</b>	<b>20</b>
<b>1.6. Seguridad Vial – CEPAL.....</b>	<b>24</b>
<b>1.7. Agencia Nacional de Seguridad Vial .....</b>	<b>27</b>
CAPÍTULO II .....	29
PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO.....	29
<b>2.1. Psicología aplicada a la conducción.....</b>	<b>30</b>
<b>2.1.1. Introducción.....</b>	<b>30</b>
<b>2.1.2. Atención y procesamiento de información.....</b>	<b>31</b>
<b>2.1.3. Percepción.....</b>	<b>33</b>
<b>2.1.4. Personalidad y conducción.....</b>	<b>35</b>
<b>2.1.5. La percepción del riesgo en los modelos sobre comportamiento en conducción .</b>	<b>37</b>
<b>2.2. Psicología de la conducción.....</b>	<b>39</b>
<b>2.2.1. Comportamiento antisocial .....</b>	<b>40</b>
CAPÍTULO III .....	42
AGRESIVIDAD EN EL TRÁNSITO.....	42
<b>3.1. Introducción.....</b>	<b>43</b>

<b>3.2. Agresión, Hostilidad y Violencia.</b> .....	44
<b>3.3. Características y perfil del conductor agresivo</b> .....	46
CAPÍTULO IV .....	48
COMPORTAMIENTO NORMATIVO .....	48
<b>4.1. La construcción social de la violencia</b> .....	49
<b>4.2. El papel de las normas en la definición de la agresión.</b> .....	50
<b>4.3. Del factor humano al factor social.</b> .....	51
<b>4.4. Comportamiento vial en peatones y conductores</b> .....	53
<b>4.6. Las preguntas con respuestas indeseadas</b> .....	57
<b>4.7. Confianza, justicia y cambio social.</b> .....	61
<b>4.8. Por qué obedecemos las leyes</b> .....	63
CAPÍTULO V .....	64
SISTEMA TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL: MODELO INTERACCIONAL COMPORTAMENTAL DEL TRÁNSITO .....	64
<b>5.1. Antecedentes</b> .....	65
<b>5.2. Del factor humano al factor psicosocial</b> .....	66
<b>5.3. Modelo Interaccional Comportamental del Tránsito</b> .....	68
CAPÍTULO VI .....	71
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN .....	71
<b>6.1. Objetivos generales</b> .....	72
<b>6.2. Objetivos específicos</b> .....	72
<b>6.3. Hipótesis</b> .....	73
<b>6.4. Justificación y relevancia</b> .....	73
<b>6.5. Tipo de estudio</b> .....	74
<b>6.6. Población</b> .....	74
<b>6.7. Instrumentos</b> .....	74
<b>6.8. Procedimiento</b> .....	75
<b>6.10. Participantes</b> .....	75
CAPÍTULO VII .....	77

RESULTADOS.....	77
<b>Grafico 1: diagnostico</b> .....	89
CAPÍTULO VIII.....	95
DISCUSIÓN.....	95
ANEXO.....	99
REFERENCIAS.....	122

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1.</b> Resumen variables globales descriptoras de la muestra. ....	76
<b>Tabla 2.</b> Estadísticos descriptivos de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autoperceptiva (Yo).....	78
<b>Tabla 3.</b> Estadísticos descriptivos de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros).....	81
<b>Tabla 4.</b> Estadísticos descriptivos de la Escala Cumplimiento de la Norma de Tránsito – P.yo. RA1A.....	84
<b>Tabla 5.</b> Estadísticos descriptivos de la Escala Cumplimiento de la Norma de Tránsito – P.otro. RA1A.....	84
<b>Tabla 6.</b> Estadísticos descriptivos de las variables Conducta directa, Conducta mediati- zada, Pre – Conducta y Peatón - Conductor de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autoperceptiva (Yo).....	85
<b>Tabla 7.</b> Estadísticos descriptivos de las variables Conducta directa, Conducta mediati- zada, Pre – Conducta y Peatón - Conductor de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros).....	85
<b>Tabla 8.</b> Estadísticos descriptivos de las variables Cumplimiento normativo de los pea- tones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Tránsito –P.yo. RA1A y Cumplimien- to normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Tránsito – P.otro. RA1A.....	86
<b>Tabla 9.</b> Prueba t de Student para muestras independientes de los valores Conducta di- recta, Conducta mediatizada, Pre – Conducta y Peatón – Conductor, de la Escala Agre- sividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros), entre el grupo hombre y mu- jer.....	86
<b>Tabla 10.</b> Prueba t de Student para muestras independientes de los valores Conducta directa, Conducta mediatizada, Pre – Conducta y Peatón – Conductor, de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros), entre el grupo que posee y no posee licencia para conducir.....	87
<b>Tabla 11.</b> Prueba t de Student para muestras independientes de los valores Cumplimien- to normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Tránsito –P.yo. RA1A y Cumplimiento normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Tránsito –P.otro. RA1A, entre el grupo hombre y mujer.....	88

No se encuentran entradas de índice.

## INTRODUCCIÓN GENERAL

El tráfico en las grandes urbes es un fenómeno social de primera magnitud, nadie puede desconocer o negar que la movilidad de las personas es un deseo y la necesidad de desplazarse, en la corta, media y larga distancia, es concebido como bien social (Ponce, Bulnes, Aliaga, Delgado & Solís, 2006). Estos autores son de opinión que en el contexto del tráfico vial es donde se arma, crece y subsiste el conflicto de relaciones que todo fenómeno social conlleva, en el cual las personas, desde antes de nacer, son sujetos activos y pasivos, sus beneficiarios y hasta sus víctimas.

Según Ponce et al (2006), se le atribuye una percepción de necesidad social al tráfico vial, necesidad a la cual se asocia el problema creciente de los accidentes de tránsito. Los autores antes citados exponen que una de las primeras propuestas de exploración psicológica fue la selección de conductores, exigiéndose en los países más avanzados que los mismos fueran profesionales y mucho más rigurosa era la profesionalización cuando se trataba de automóviles de servicio público o transportes colectivos. El procedimiento a realizar era que se solicitaban certificados de capacitación como resultado de un examen psicotécnico de aptitud para la conducción (Ponce et al., 2006).

Sobre las últimas décadas del siglo XX y el siglo XXI, como indican Ponce et al. (2006), el crecimiento del parque automotor es proporcional al crecimiento de los accidentes viales. No obstante, los autores antes mencionados afirman que sería imposible, como sociedad, pensarnos sin vehículos de transporte porque son fuente de progreso, el vehículo es culturalmente aceptable y exhibe riqueza. Por lo tanto a pesar de los problemas que ocasiona y de las muertes que desencadena, los beneficios globales superan ampliamente a esta pandemia mundial (Ponce et al., 2006). Frente a esta manifestación positivista se contraponen los datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2004), que informan que cada hora que pasa aproximadamente unas 65 personas mueren en el mundo por un siniestro y cerca de 2000 ingresan en algún hospital; unas 1,2 millones de personas mueren en el mundo y hasta 50 millones resultan heridas en accidentes de tráfico por año.

Los números son abrumadores y como indica esta organización, se prevé que las defunciones y lesiones causadas por el tránsito constituyen un problema de salud pública mundial de proporciones endémicas (OMS, 2004).

La OMS (2004), estima que en los próximos 25 años, los accidentes de tráfico, junto con las enfermedades mentales y sus secuelas, serán los dos problemas de salud pública más graves con los que la sociedad se tendrá que enfrentar.

Es por lo expuesto expresan Ponce et al. (2006), que se ha despertado el interés por la psicología del tráfico y de la seguridad vial en otros países. Las perspectivas que esta encierra son cada vez más evidentes, tanto en la sociedad que demanda al Estado soluciones al grave problema en que se ha convertido, así como la accidentabilidad en las zonas urbanas y en las carreteras (Ponce et al., 2006).

Ponce, et al. (2006), refieren que para comenzar a dar respuesta, los psicólogos realizan una labor no sólo selectiva, sino teniendo en cuenta que la prevención e información son la base de la modificación de las conductas negativas y transgresoras que exhiben tanto conductores como peatones en la vía pública.

**CAPÍTULO I**  
**SEGURIDAD VIAL**

## 1.1. Introducción

Los traumatismos, incapacidades transitorias o permanentes y las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito, se posicionan como uno de los grandes problemas de la salud pública, que impacta con creciente rudeza sobre los pueblos más carenciados y en particular, sobre usuarios de la vía pública (OMS, 2004).

La Organización Mundial de la Salud (2004), expresa que los intentos implementados por los distintos Estados son insuficientes frente al sufrimiento e impacto económico que genera la convivencia entre peatones y usuarios de medios de transporte, siendo el desafío a enfrentar por parte de esta organización y el Banco Mundial, la realización de un informe mundial sobre la prevención de los traumatismos ocasionados por el tránsito, cuyo fin es presentar un detalle situacional sobre el registro de los factores de riesgos comunes y particulares a cada región, además de las repercusiones, así como la forma de prevención y reducción de los traumatismos por accidentes viales.

La OMS (2004), expone que la prevención de los traumatismos causados por accidentes de tránsito es un eje excluido, aún, en la salud pública mundial y necesita de una concertación desde los Estados Nacionales, ya que las cifras de accidentes de tránsito son muy altas pero están naturalizadas y la información se centra en otros accidentes, no tan frecuentes pero más inusuales.

Esta organización estima que desde el año 2020, en una progresión de 20 años, el porcentaje de defunciones por accidentes de tránsito mundial aumentará un 65%, siendo los usuarios vulnerables de la vía pública: peatones, ciclistas y motociclistas, los más perjudicados (OMS, 2004).

La palabra accidente tiene su origen en el término latino *accidens*. El concepto hace referencia a algo que sucede o surge de manera inesperada, ya que no forma parte de lo natural o lo esencial de la cosa en cuestión (Real Academia Española, 2012). Tomando esta definición de algo que surge de manera inesperada, la OMS (2004), afirma que es fácil demostrar que la variación de la tasa creciente de mortalidad y discapacidades permanentes por accidentes se reduciría notablemente si se implementara una política mundial preventiva, por lo tanto, expone los objetivos principales a lograr: concientizar y comprometer a todos los ámbitos que intervienen en la toma de decisiones, para la aplicación de estrategias eficaces y comunes en la prevención de lesiones ocasionadas por el tránsito; implementar investigaciones sobre la naturaleza de los traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito, siendo el resultado el logro de una prevención exitosa.

Por último, esta organización espera que a partir de la investigación, se puedan fortalecer y crear nuevos vínculos de colaboración efectiva entre las instituciones que impactan en el logro de un sistema de tránsito más seguro (OMS, 2004).

La OMS (2004), expone que si se consideran las tasas de mortalidad comparadas a nivel mundial, correspondientes a causas de defunción ocasionadas por accidentes de tránsito, el riesgo de muerte es mucho mayor para los usuarios de la vía pública (peatones, ciclistas y motociclistas) que para los ocupantes de vehículos. Pero en análisis parciales se observa que en las regiones de ingresos bajos, África, Asia, el Caribe y la mayor parte de América, los peatones, los usuarios de transporte público, ciclistas y motociclistas son las principales víctimas superando, en cantidad, ampliamente a los usuarios particulares de vehículos (OMS, 2004).

Esta organización expresa que la cantidad de muertes es sólo una parte del total de recursos humanos afectados en accidentes. Por lo tanto la OMS (2004), estima que cada año, entre 20 y 50 millones de personas sufren discapacidades provocadas por choques en la vía pública, siendo un dato epidemiológico el porcentaje de admisiones en unidades de salud por traumatismos en la vía pública, sobre todo en los países de menores recursos.

Para la Organización Mundial de la Salud (2004), pensar sólo en las personas que mueren, se lesionan o quedan discapacitadas, de forma transitoria o permanente, es minimizar el problema, ya que cada una de los lesionados tienen un núcleo de personas allegadas a él, que se ve afectado emocional y económicamente. Continuando con la idea del autor, sería improbable cuantificar el sufrimiento humano que provocan los accidentes de tránsito y lograr una cifra que signifique el costo social mundial de los choques y las lesiones de las víctimas de accidentes de tránsito.

A modo de parámetro, el gasto devengado al Estado por las lesiones causadas por el tránsito, se posiciona en el 1% del Producto Bruto Interno (PBI) de los países de bajos ingresos, el 1,5% del PBI en el de países de ingresos medianos y trepando al 2% en los ingresos altos (OMS, 2004). Asimismo, expresa que esta es una pesada carga para la economía de los Estados, y que en contraparte se observa que la inversión en prevención es sustancialmente menor. Por lo tanto se podría afirmar que se gasta muy poco en investigación, desarrollo y aplicación de medidas que permitan prevenir los choques (OMS, 2004).

La Organización Mundial de la Salud (2004), afirma que antes de la década del 60 se consideraba a los accidentes de vehículos como sucesos azarosos y que sucedían como consecuencia del transporte, entendiéndose al término accidente como inevitable

e impredecible, siendo un hecho imposible de controlar. Pero para esta organización en la actualidad los efectos de los accidentes de tránsito deben someterse a análisis y a acciones correctivas.

Según lo indica la OMS (2004), en principio estas acciones se desarrollaron en el seno del sector de transporte, quedando al margen el sector de salud pública. Las lesiones causadas por el tránsito son un problema de salud pública de primera magnitud, imposible de corregir desde la implementación de estrategias que afecten solamente a la movilidad vehicular (OMS, 2004).

Las estadísticas actuales de la Organización Mundial de la Salud (2004), muestran que los choques vehiculares impactan desproporcionadamente en los sectores más vulnerables, siendo las personas pobres la mayoría de las víctimas que carecen de apoyo permanente, en caso de recibir lesiones de larga recuperación. Por lo tanto, establece que es necesario tender al logro de iguales condiciones de atención para todos los usuarios de la vía pública, siendo la noción de equidad esencial para reducir la carga mundial de mortalidad y lesiones causadas por el tránsito.

## 1.2. Enfoque Sistémico

Haddon(1968), en Estados Unidos, describió al transporte por carretera como un sistema hombre – máquina – entorno, que debía ser objeto de un tratamiento sistémico integral. Este autor expresa que el tratamiento integral supone la interacción de tres factores: humano, vehículo y entorno, durante las tres fases de un choque: la previa, la del choque mismo y la posterior. Es así que recrea una matriz que simula un sistema dinámico, en el cual existen nueve posibilidades de intervención para reducir las lesiones provocadas por el tránsito.

<b>Matriz de Haddon (1968).</b>				
<b>Factores</b>	<b>Fase</b>	<b>Humano</b>	<b>Vehículos y equipamiento</b>	<b>Ambiental</b>
<b>Antes del choque</b>	Prevención de los choques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Información</li> <li>- Actitudes</li> <li>- Disminución de las facultades</li> <li>- Aplicación de la ley</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Condiciones mecánicas</li> <li>- Luces</li> <li>- Frenos</li> <li>- Maniobrabilidad</li> <li>- Gestión de la velocidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseño y trazado del camino</li> <li>- Límites de la velocidad</li> <li>- Elementos de seguridad peatonal</li> </ul>

<b>Choque</b>	Prevención de traumatismos durante el choque	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uso de dispositivos de protección</li> <li>- Disminución de las facultades</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cinturones de seguridad</li> <li>- Otros dispositivos de seguridad</li> <li>- Diseño vehicular antichoque</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elementos protectores a los costados del camino</li> </ul>
<b>Después del choque</b>	Preservación de la vida	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nociones de primeros auxilios</li> <li>- Acceso a la atención médica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilidad de acceso</li> <li>- Riesgo de incendio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipamiento de socorro</li> <li>- Congestión</li> </ul>

La OMS (2004), afirma que el enfoque sistémico se ha basado en el trabajo del autor antes mencionado, intentando identificar y corregir las principales fuentes de error que contribuyen a que los choques sean mortales o provoquen lesiones graves, implementando estrategias que incluyen las siguientes medidas: reducir la exposición a riesgos; impedir que se produzcan choques en la vía pública; reducir la gravedad de los traumatismos en caso de choque; mitigar las consecuencias de los traumatismos mediante una mejor atención posterior a la colisión. La organización antes mencionada refiere que en los países en los cuales se implementó este enfoque integrado de seguridad vial se observó una reducción considerable de defunciones y lesiones graves, siendo parte de un sistema más amplio de gestión de seguridad.

La OMS (2004), indica que en la elaboración de una política de seguridad vial intervienen una amplia variedad de participantes que representan diferentes intereses, variando así la estructura y los sistemas de gestión. Por ejemplo, en los países de Europa los gobiernos nacionales gestionan muchos aspectos de la seguridad vial, pero es la Unión Europea, con centro en Bruselas, la que regula la seguridad de los vehículos de motor. En cambio en los Estados Unidos, tanto el Gobierno Federal como los gobiernos de los Estados son responsables de la seguridad vial (OMS, 2004).

Por lo tanto para la Organización Mundial de la Salud (2004), la eficacia en el logro de la seguridad vial es que los grupos de incidencia compartan una cultura de la seguridad vial, asumiendo la responsabilidad de garantizar, desde su propia gestión, que los productos y servicios brindados, se atengan a las normas más exigentes. Además y según la organización antes citada, esta responsabilidad exigirá rendir cuentas y para ello será necesario contar con métodos que midan objetivamente el rendimiento del sistema. El planteo de metas deberá estar en relación directa con la planificación, tomando en esta, todos los factores que influyen en la seguridad (OMS, 2004).

### **1.3. Semana Mundial sobre la Seguridad Vial**

La Organización Mundial de la Salud (2004), afirma que, en el año 2004 y en el Día Mundial de la Salud, la Seguridad Vial se incluyó en las agendas de la Asamblea General de las Naciones Unidas y de los gobiernos, ya que alrededor de 1,2 millones de personas mueren en el mundo, por colisiones, sin aparecer incluidas en este número las que sufren traumatismos, incapacidades transitorias o permanentes. En cuanto a la franja etaria la OMS (2004), asegura que las personas de sexo masculino entre 5 a 25 años son quienes presentan una probabilidad tres veces mayor que las mujeres, siendo estos generalmente, peatones, ciclistas, motociclistas o conductores principiantes. Por lo tanto, culmina exponiendo que la seguridad vial resultará del esfuerzo de muchos sectores de la sociedad, que deberán compartir la misma visión.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, en el año 2005, solicitó una Semana Mundial sobre la Seguridad Vial, intentando dar respuesta a la creciente preocupación de los gobiernos y comunidades internacionales de salud pública al problema del crecimiento de los traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito (OMS, 2007).

Se espera que a partir de la organización de esta semana mundial sobre la seguridad vial, en un trabajo mancomunado desde el ámbito local, nacional, regional y mundial, coordinando acciones desde los gobiernos, organizaciones no gubernamentales, las Naciones Unidas, agencias internacionales y el sector privado, se trabaje en pro de carreteras más seguras, acordando propuestas efectivas de seguridad vial en el futuro a corto y mediano plazo (OMS, 2007).

Un dato relevante que aporta la OMS (2007), es que los jóvenes y niños de entre 0 y 25 años, suman más del 40% del porcentaje de 1,2 millones que sufre riesgo de muerte, traumatismo o discapacidades. Haciendo hincapié en el impacto que tiene este porcentaje sobre el individuo o familia y la importancia de la aparición de una discapacidad permanente a temprana edad, es que la Primera Semana Mundial sobre Seguridad Vial, estuvo enfocada en: los jóvenes en las carreteras, sea cual fuere su forma de circulación, incorporando, paralelamente, la intención de intervenir sobre la conducción sobre el efecto del alcohol y la velocidad, en sujetos de todas las edades (OMS, 2007).

Esta organización comunica que los objetivos propuestos, para este encuentro, fueron: tomar conciencia sobre el impacto de los traumatismos de tránsito, en especial sobre la población joven, promover medidas de prevención sobre los factores que impactan en los traumatismos, como ser el uso de cinturones de seguridad, cascos, conducción a alta velocidad o bajo el efecto del alcohol y el diseño de infraestructura ade-

cuadas de carreteras. El logro de estos objetivos, en países de ingresos bajos o medios se reflejará en mejores condiciones de salud y bienestar para sus ciudadanos (OMS, 2007).

Los cinco mensajes claves que se trabajaron, en la Primer Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, intentaron promover el logro de los objetivos planteados (OMS, 2007).

El primer mensaje clave: “Los traumatismos causados por el tránsito son un problema importante de la salud pública y el desarrollo en el mundo. Según los pronósticos su magnitud aumentará en los años venideros” (OMS, 2007, p. 4). La Organización Mundial de la Salud (2007), dice que el 1,2 millones de personas mueren en accidentes de tránsito en todo el mundo, esta cifra representa más del 2,1% de la mortalidad mundial. Se incrementa sustancialmente el porcentaje si se incluyen los traumatismos y discapacidades. Otro dato importante aportado por esta misma Organización es que aproximadamente el 85% de las muertes por accidentes de tránsito se producen en países de ingresos bajos o medios, representando un costo del 1% al 1,5% del PBI. La OMS (2007), expresa que si no se toman medidas, la relación muerte o discapacidad por accidente de tránsito, seguirá siendo directamente proporcional al aumento del volumen vehicular.

El segundo mensaje clave de la OMS (2007), indica que “Los traumatismos causados por el tránsito tienen un gran impacto en la vida de los jóvenes” (p. 4). Los accidentes de tránsito representan la segunda causa de muerte en el grupo etáreo de 5 a 25 años, siendo los varones jóvenes, sean estos, peatones, ciclistas, motociclistas o conductores principiantes, los que presentan tres veces más posibilidades de sufrirlos.

El tercero, “Los traumatismos causados por el tránsito se pueden prevenir” (OMS, 2007, p. 4). Según la OMS (2007), sería posible revertir la relación porcentaje de accidente / cantidad de vehículos, si se tomaran medidas sobre la conducción bajo efectos del alcohol, exceso de velocidad, uso de casco y cinturones de seguridad, diseño e infraestructura vial. De este modo se salvarían una gran cantidad de vidas humanas, al mismo tiempo que se ahorrarían una gran cantidad de recursos financieros (OMS, 2007).

La OMS (2007), señala que el cuarto mensaje es “La seguridad vial no es accidental” (p. 4). La seguridad vial es el resultado de una decisión política y del compromiso de múltiples actores, siendo estos, el Estado, los ciudadanos, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales (OMS, 2007).

Y finalmente el quinto “La colaboración internacional es fundamental para el fortalecimiento de los esfuerzos nacionales relativos a la seguridad en las carreteras” (OMS, 2007, p. 4). La OMS (2007), expresa que la colaboración internacional fortalecerá, a

través del intercambio de información, estrategias y programas exitosos, así como la derivación de recursos financieros, la seguridad en las carreteras, intentando llevar el problema de la seguridad vial a la agenda de desarrollo y salud pública de todos los países del mundo.

Según la OMS (2007), la información y datos que se han tenido en cuenta para que cada país elabore su propio material para la Primer Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, fue conocer, que:

- 1,2 millones de personas mueren en el mundo por colisiones de tránsito y 20 a 50 millones sufren traumatismos o discapacidades.
- Si no se realiza una intervención efectiva, en el año 2030, los accidentes de tránsito serán la octava causa de muerte por año.
- En todo el mundo más del 40% de muertes por accidente de tránsito son en personas entre 0 a 25 años.
- La muerte por accidente de tránsito es la segunda causa principal en personas de 5 a 25 años.
- Los mayores porcentajes de muertes de jóvenes menores a 25 años, son los usuarios de carreteras en países de ingresos bajos y medios, siendo los principales países los de África y Mediterráneo Oriental.
- Los varones representan el 75% de las muertes en carreteras en menores de 25 años.
- En los países de ingresos bajos o medios, los jóvenes más vulnerables a los accidentes de tránsito son los peatones, ciclistas, motociclistas y usuarios de transporte público.
- En los países con ingresos altos, las personas que más riesgos corren son los conductores.
- Se calcula que el costo de las colisiones de tránsito, en los países de ingresos altos, son de 18 millones de dólares, en contrapartida, el costo en los países de ingresos bajos o medios, este costo asciende a 100 mil millones de dólares.
- Los accidentes de tránsito representan entre el 1 al 1,5% del PBI en países de ingresos bajos o medios, mientras que en países de ingresos altos, es el 2% del PBI.
- En la mayoría de los países, la velocidad es la mayor causal de accidentes de tránsito.
- Los varones jóvenes son más propensos a los excesos de velocidad.

- Disminuir la velocidad en un kilómetro por hora, reduciría entre 4% y 5% los accidentes fatales.
- La disminución de la velocidad protege a los peatones.
- El consumo de alcohol aumenta, en los conductores, no solo la posibilidad de tener un accidente, sino que además interviene en la gravedad de los mismos.
- Los conductores adolescentes tiene cinco veces más posibilidades de participar en un accidente que los conductores de 30 años, todos con niveles positivos de alcohol en sangre.
- En algunos países los límites de alcohol en sangre, para conducir, son más bajos, para los conductores jóvenes o inexpertos, que para los mayores de 30 años, estrategia que podría reducir los choques del 4% al 24%.
- En caso de colisión, los cinturones de seguridad, han salvado más vidas que cualquier otro dispositivo de seguridad.
- Los varones jóvenes al conducir usan menos el cinturón de seguridad que otros grupos.
- El uso del cinturón de seguridad podría reducir el riesgo de traumatismo del 50% al 40% y del 60% al 50% en traumatismos fatales.
- Los dispositivos de seguridad para niños, como asientos para bebés y niños, disminuyen la tasa de mortalidad por traumatismos causados por el tránsito en un 71% en bebés y en un 54% en niños.
- El uso de casco es la forma más eficaz de reducir el riesgo de traumatismos craneo – encefálicos y muerte por colisiones en bicicletas o motocicletas.
- Los varones jóvenes son menos proclives al uso de casco.
- Medidas preventivas en el uso de las carreteras: separar los distintos tipos de tránsito, ofrecer carreteras más seguras para peatones y ciclistas, construir aceras y áreas de cruce peatonal, reducir la velocidad del tránsito a través de la construcción de lomos de burros, calzadas irregulares, rotondas.
- Adecuar los servicios de emergencia para la asistencia rápida de las víctimas de accidente de tránsito.
- Se deben establecer y hacer cumplir: los límites de velocidad, los límites de alcohol en sangre para los conductores y el uso obligatorio de cinturón de seguridad.
- Se deberían introducir y aplicar leyes para el uso de dispositivos de seguridad para niños, el uso de cascos en ciclistas y motociclistas.

#### **1.4. Repercusión mundial**

Según la Organización Mundial de la Salud (2004), las tasas referidas a la mortalidad causada por accidentes de tránsito difieren notablemente entre las diferentes regiones del mundo, dependiendo del desarrollo económico y nivel de vida de cada una.

La OMS (2004), refiere que en los países de ingresos bajos o medianos las tasas de mortalidad son más elevadas comparados con los países de ingresos altos. Según datos aportados por esta Organización en los primeros, en el año 2002, se concentró el 90% de las muertes causadas por el tránsito, en contrapartida disminuyó en los segundos.

La OMS (2004), afirma que estudios realizados por esta organización y el Banco Mundial, pronosticaron la tendencia al incremento en las cifras anuales de muertes causadas por el tránsito en los países de ingresos bajos y medianos. A menos que se implementen acciones sustanciales que provoquen una modificación en las mismas, el porcentaje crecerá muy rápidamente en los dos próximos decenios (OMS, 2004).

El primero de los estudios lo realiza la OMS (2004), y hace referencia a los cambios entre 1990 y el 2020, siendo alguno de ellos:

El primer cambio citado por la Organización Mundial de la Salud (2004), establece que las lesiones causadas por el tránsito pasarán a ocupar la sexta posición en la lista de las principales causas mundiales de mortalidad y la tercera posición en la lista de causas de pérdida de AVAD (años de vida ajustados por discapacidad). El segundo cambio hace referencia a que las víctimas fatales causadas por el tránsito aumentarán en todo el mundo de 0,99 millones a 2,34 millones (lo que representa el 3,4% de todas las defunciones), representando un promedio de más de un 80% en los países de ingresos bajos y medianos y descenderán casi un 30% en los países de ingresos altos (OMS, 2004). El tercer aspecto señalado por la OMS (2004), refiere a la cifra de AVAD perdidos que en el mundo aumentará de 34,3 millones a 71,2 millones (lo que representa el 5,1% de la carga mundial de morbilidad).

El segundo de los estudios es realizado por el Banco Mundial (OMS, 2004), sobre víctimas mortales de tránsito y crecimiento económico proyectando: que el número anual de muertes causadas por el tránsito en los países de ingresos altos descenderá un 27% entre 2000 y 2020, y se prevé que aumentará un 83% en las seis regiones en las que se concentran los países de ingresos bajos y medianos.

La Organización Mundial de la Salud (2004), expone que aunque el usuario de calles y carreteras está expuesto a morir o a resultar herido, del análisis de los datos es-

tadísticos se desprende que los más vulnerables, en los países de ingresos bajos y medianos son los peatones, los ciclistas y los conductores de ciclomotores y motocicletas, en contraposición con lo que sucede en los países de ingresos altos, la vía pública es utilizada mayoritariamente por propietarios y conductores de automóviles, y en ellos se concentran la mayor parte de las defunciones causadas por el tránsito.

La Organización antes citada estimó que, en el año 2002, la tasa de mortalidad a causa de accidentes de tránsito fue de 27,6 por 100 000 hombres y 10,4 por 100 000 mujeres. El 73% de los fallecimientos y el 70% de todos los AVAD (años de vida ajustados por discapacidad) perdidos por lesiones causadas por el tránsito correspondían a varones. En el mismo año, la franja etárea más afectada por muerte por accidentes de tránsito fue entre los 15 y 44 años, siempre referido a los países de menores o medianos ingresos. En contrapartida, en los países de ingresos altos, las mayores tasas de mortalidad por 100 000 habitantes se registraron en el grupo de 15 a 29 años, mientras que en los de ingresos bajos y medianos correspondieron a las personas de 60 años y más (OMS, 2004). En cuanto a las tasas de mortalidad infantil causada por el tránsito, en los países de ingresos bajos y medianos son mucho mayores que en los de ingresos altos (OMS, 2004).

Para la OMS (2004), el lugar de residencia también incide en los factores de riesgo a accidentes de tránsito, las personas que viven en áreas urbanas corren mayor riesgo de verse envueltas en choques, pero las que viven en zonas rurales tienen más probabilidades de fallecer o sufrir traumatismos graves en caso de choque. Una de las razones es que los vehículos de motor tienden a desplazarse a mayor velocidad en las áreas rurales (OMS, 2004).

### **1.5. Plan Mundial para el Decenio de la Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020**

Las lesiones causadas por los accidentes de tránsito son la octava causa mundial de muerte y la primera, entre los 15 a 29 años, siendo que si no se implementan medidas tendientes a la prevención, para el 2030 crecerá de tal manera que será la quinta causa (OMS, 2013).

La OMS (2013), afirma que está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre factores de riesgo fundamentales como el uso de cinturón de seguridad, casco en motociclistas y ciclistas, sistemas de retención de niños y la conducción bajo los efectos del alcohol, ha reducido la cantidad de lesiones producidas en la vía pública. Las campañas de comunicación social son esenciales para el logro de modificaciones en las conductas de los peatones (OMS, 2013).

La OMS (2013), explica que debido a la preocupación expuesta, fue que en marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial” a través de la Resolución 64/255, el objetivo general era estabilizar y luego reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. La OMS (2011), indica que la citada Resolución, pide a los Estados Miembros, que lleven adelante actividades en materia de Seguridad Vial, en especial en los ámbitos de gestión, infraestructura vial, seguridad de los vehículos, tanto sean de transporte público como de uso privado, la educación para la seguridad vial y la atención, eficiente, de las víctimas de accidentes en la vía pública.

La Asamblea General de las Naciones Unidas en la resolución antes mencionada, comprometen a la Organización Mundial de la Salud, a los grupos colaboradores de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, organizaciones no gubernamentales y otros miembros, a preparar un plan de acción para el decenio, coordinando el seguimiento y registro de los progresos, el cumplimiento de los objetivos del plan de acción, además de la elaboración de informes sobre la seguridad vial en el mundo; incorporando nuevos instrumentos para el logro de un seguimiento cada vez más apropiado (OMS, 2011).

El documento elaborado tiene por finalidad facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas para el logro de las metas propuestas en el Decenio de la Seguridad Vial 2011 – 2020, apoyando el desarrollo de planes locales y nacionales (OMS, 2011).

La OMS (2011), expone que la magnitud del problema crece cada año, registrándose 1,3 millones de muertes por accidentes viales, y lo más traumático, es que el 50% no viajaban en automóvil, un número que oscila entre 20 a 50 millones de personas que sufren discapacidad temporal o permanente, a causa de accidentes de tránsito, siendo el rango de edad afectado entre los 5 a los 44 años. Otro dato alarmante que aporta la OMS (2011), es que el 90% de las defunciones se registra en países de ingresos bajos o medios, donde paradójicamente se encuentran la mitad de los vehículos matriculados en comparación con los países de ingresos altos. Gran parte de esta realidad, es producto del crecimiento exponencial de vehículos en la vía pública con prácticamente igual planificación vial y de uso del territorio, siendo el costo económico aproximado del 1% al 3% PNB de cada país (OMS, 2011).

Por lo expuesto, indica la OMS (2011), es de fácil análisis la relación positiva entre reducción de cantidad de muertos y heridos por accidentes de tránsito y la liberación de recursos económicos, que podrían ser reinvertidos o reutilizados en la prevención. La situación actual tiene repercusiones, no sólo económicas sino también sociales,

confinando a un porcentaje de la población joven a vivir con discapacidades, sean ellas parciales o totales (OMS, 2011).

La Resolución 58/289 de las Naciones Unidas, invita a la Organización Mundial de la Salud a coordinar las cuestiones de seguridad vial. Si bien en el informe del 2009 del Secretario General de las Naciones Unidas se pone de manifiesto la mayor concientización y compromiso de la población en temas de seguridad vial, como contrapartida, aparece una pobre voluntad política y bajos niveles de financiación en comparación con la escala del problema (OMS, 2011).

Según la OMS (2013), un decenio ofrecería un marco temporal finito, para tomar medidas que alienten el compromiso político y la asignación de recursos en los países de ingresos bajos o medios, para que puedan adoptar programas de seguridad vial eficaces y rentables. Mientras que los países con ingresos altos, podría aprovechar la reinversión, en el mejoramiento y evaluación de resultado y, además, compartir sus experiencias y conocimiento con los demás.

La Resolución, pide a los Estados Miembros, que las actividades estén dirigidas a ámbitos de gestión de la seguridad vial, a la dotación de mayor seguridad a los vehículos, al comportamiento de los usuarios en las vías de tránsito, la educación y la atención después del accidente, que logre minimizar las lesiones permanentes (OMS, 2013). Asimismo, refiere que el enfoque de un sistema seguro pretende desarrollar un sistema de transporte mejor adaptado al error humano, garantizando así que los accidentes no causen lesiones humanas graves.

La OMS (2013), sugiere que para lograr este objetivo se debe tener en cuenta de manera integrada a los usuarios de las vías de tránsito, al diseño de los vehículos de uso público o privado y a las carreteras. Con este fin según lo indica la OMS (2013), se traspasaría gran parte de la responsabilidad de los usuarios, a los diseñadores del sistema de transporte vial que incluye también a los responsables de la gestión vial, a los servicios sanitarios, a la industria del automotor, a la policía, al sistema judicial, a las escuelas, a los órganos legislativos y hasta, organizaciones no gubernamentales. La organización antes citada refiere que, los usuarios tendrán la responsabilidad de conocer y atenerse a las leyes y reglamentos. Es importante tener en cuenta que habrá países donde la seguridad vial no se vincula al concepto de calidad de vida (OMS, 2013).

Por ultimo, la OMS (2011), aclara que la finalidad de este plan para el decenio, es: lograr la adhesión a los principales acuerdos y convenciones, formulación y ejecución de estrategias sostenibles, la reducción del número de muertos para el 2020; a nivel local, nacional y mundial, el reforzamiento de la infraestructura, mejoramiento de la

capacidad de gestión para la ejecución de la técnica, mejoramiento en la cantidad y calidad de recopilación de datos, identificación, seguimiento y análisis de los indicadores predefinidos, mayor financiamiento de la seguridad vial y un mejor empleo de los recursos existentes.

Las actividades según la OMS (2013), previstas para el decenio se agrupan en cinco pilares:

Gestión de la seguridad vial: Adherirse a los principales acuerdos, convenciones o convenios, estableciendo un organismo coordinador, con su respectiva secretaría, que contenga grupos de coordinación, que elaboren programas de trabajo básicos. A nivel nacional, elaborar una estrategia que marca las prioridades de inversión en el corto, mediano y largo plazo. Responsables, rendición y control de la inversión, respecto a la elaboración y ejecución de programas de trabajos básicos. Promover la generación de alianzas (OMS, 2013).

Vías de tránsito y movilidad más segura: se estimulará a la eliminación de vías de tránsito de alto riesgo para el 2020, para ello se deberá dirigir un mínimo del 10% de los recursos a los programas de obtención de infraestructura vial más adecuada, en términos de seguridad, asignación de responsabilidad jurídica a las autoridades viales, que elaboren informes, en los cuales detallen las tendencias y las labores correctivas emprendidas, incluir las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito en la planificación urbana, la demanda de transporte público y uso del territorio sostenible, para dar respuesta al uso de una movilidad segura para todos (OMS, 2013).

Vehículos más seguros: alentar a los Estados Miembros a que apliquen y promulguen reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor, alentar a la implementación de nuevos programas de evaluación de vehículos, garantizar que todos los vehículos de motor estén dotados de cinturones de seguridad y anclajes, que se incluya en las motocicletas sistemas de control electrónico de estabilidad y antibloqueo de la frenada, alentar con incentivos fiscales para que los vehículos de motor ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios. La implementación de reglamentación que proteja al peatón e implementación de medidas de mayor seguridad en las calles, alentar a la flota de vehículos de transporte de motor públicos que se compren, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan tecnologías de seguridad modernas y de protección del pasajero (OMS, 2013).

Usuarios de vías de tránsito más seguros: concientizar a la población sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y desarrollar campañas que impacten sobre las actitudes y opiniones sobre programas de seguridad vial, establecer, vigilar: el cumpli-

miento de los límites de velocidad, la conducción de vehículos por conductores alcoholizados, uso del cinturón de seguridad, casco en las motos, los sistemas de retención de niños, las leyes del transporte público, salud y seguridad laboral y las normas y reglas sobre el correcto funcionamiento de los vehículos de transporte público, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por accidentes. Fomentar un sistema de concesión de permisos para conductores noveles o inexpertos (OMS, 2013).

Respuestas tras los accidentes: crear sistemas de atención pre- hospitalario y traumatológico, poner en funcionamiento un número único, a nivel nacional, para emergencias. Prestar servicios de pronta rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos en accidentes, para minimizar el daño psicológico. Establecer los sistemas de seguros que protejan a los usuarios de las vías de tránsito. Fomentar los estímulos para que los empleadores contraten y conserven a las personas con discapacidad (OMS, 2013).

La Organización Mundial de la Salud (2013), junto con las comisiones regionales, coordinará la vigilancia de los progresos realizados a escala mundial de las metas alcanzadas por el plan de acción, alentando a la financiación e inversión en seguridad vial, determinar a nivel regional y nacional una reducción de los accidentes para el 2020. Según la Organización antes citada, para aplicar acertadamente el Plan de Acción será necesario la reasignación de recursos económicos, tanto de origen estatal como privado, pero además recibiendo recursos de organismos internacionales, como ser el Banco Mundial o Banco de Desarrollo.

Aunque la financiación oscila entre los US\$ 10 a 25 millones de dólares, no alcanza para afrontar la magnitud del problema, esta carencia se suplanta, en parte, con una mayor difusión de la información (OMS, 2013).

La OMS (2013), indica que los avances de la aplicación del plan, se realizará mediante el seguimiento de los indicadores, que serán: tendrán prioridad el número de países que están adheridos y que presentan: nuevos instrumentos jurídicos sobre seguridad vial elaborados; asimismo que cuentan con un organismo facultado a dirigir la seguridad vial y con una estrategia nacional, con metas relativas a la seguridad vial y plazos definidos; que cuenten con la recopilación de datos anuales sobre accidentes de tránsito, de acuerdo a definiciones internacionales. También tendrán prioridad aquellos países que hayan destinado fondos para la aplicación de una estrategia de seguridad vial o que han registrado los avances para conseguir las metas predefinidas (OMS, 2013).

## **1.6. Seguridad Vial – CEPAL**

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL, 2005), señala que las consecuencias mundiales de la seguridad vial han crecido hasta escalar la posición de segunda causa de muerte para personas entre 5 y 29 años y la tercera entre los 30 y 44 años, siendo el costo social el 1% del Producto Bruto Interno en los países de bajo recursos y el 1,5% en los países de alto nivel de ingresos per cápita.

Según la CEPAL (2005), para idear e implementar un plan o ajustar los pocos existentes es necesario conocer datos actualizados y sistematizados del número, tipo de accidente y las consecuencias, como así también las circunstancias en que se provoca.

La seguridad vial se presenta como un problema creciente de alto impacto social y económico, si se tiene en cuenta que en la proyección de 20 años (2000 – 2020) se espera que en los países de América Latina y el Caribe el número de víctimas mortales crecerá en un 48%, y aún con mejores predicciones Europa Oriental y Asia, tendrá igualmente un aumento del 19% (CEPAL, 2005). Frente a esta realidad, la Unidad de Transporte de dicho organismo, encargó un estudio sobre la situación que atraviesa la seguridad vial en América Latina y el Caribe, con intención de indagar sobre: tasas de accidentes viales, personas lesionadas, fallecidas por habitante y por vehículo motorizado, comparando los datos obtenidos con países asiáticos en transición e industrializados, además de, la incorporación de la seguridad vial en la planificación del sector transporte, como así también, recabar información sobre las Instituciones relacionadas con el tema seguridad vial, su función, participación y el tipo de actividades planificadas, elaborando las conclusiones de los datos obtenidos (CEPAL, 2005).

Para este informe se plantearon tres objetivos: el primero es obtener datos confiables que permitan un diagnóstico certero de la seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe; el segundo, es la proporción de un índice de seguridad vial que incluya las variables adecuadas, de fácil medición y con posibilidad de compararse con los de otros países; y el tercer objetivo propuesto, proponer un cuestionario de estadísticas de accidentes común para los países de la región, siendo este, el punto de inicio de la construcción de una base de datos común a toda América Latina y el Caribe (CEPAL, 2005).

Según la CEPAL (2005), los datos a relevar serían la recopilación histórica estadística de accidentes, muertos y heridos, como así también contar con el número de vehículos, clasificados por tipo y antigüedad del parque automotor. Además, según esta Comisión, poder relevar los requisitos para la obtención de licencias y permisos para conducir, en sus distintas categorías. Siguiendo con el autor, sería importante conocer que instituciones prestan servicio, directa o indirectamente, al tema de la seguridad vial

y que planificación tienen. Por último y como punto principal, relevar la inclusión que tiene la seguridad vial en la planificación urbana nacional, mediante campañas preventivas, la educación, planificación urbana y diseño de infraestructura (CEPAL, 2005).

La Comisión antes mencionada informa que la comparación estadística se realizó en base a indicadores de cantidad de muertos por cada 10.000 vehículos o por cada 100.000 habitantes, con el objetivo de unificar parámetros y comparar resultados (CEPAL, 2005).

Según la OMS (2004), sólo 75 países en el mundo ofrecen datos anuales sobre accidentes viales, ya en el año 2003 observó la diferencia en las estimaciones realizadas sobre muertes y lesionados, estas discrepancias se deben, en su mayoría, a las diferentes formas de recolección de datos de accidentes.

Por lo expuesto, es que se sugirió el uso de definiciones comunes para personas muertas o heridas en accidentes de tránsito, adoptando la definición obtenida en la Convención de Tráfico Vial, realizada en Viena en 1968: “Una muerte a causa del tránsito ocurre cuando una persona que es lesionada como causa de un accidente muere dentro de los treinta días siguientes” (CEPAL, 2005, p. 18). Y como definición de accidente: “La definición internacional de accidentes con víctimas, involucra una colisión de al menos un vehículo en movimiento en una vía pública en el cual un usuario de la vía, humano o animal, es lastimado” (CEPAL, 2005, p. 19).

Teniendo como marco la recolección de datos, con el requerimiento anteriormente explicitado, el reporte de accidentes en la vía pública tiene distintos reglamentos, por ejemplo, en algunos países desarrollados es inusual que se realice un reporte de accidente de tránsito como en otros, ya que estos no permiten el movimiento del vehículo dañado hasta no se presente la documentación que acredita la denuncia de la colisión (CEPAL, 2005).

La CEPAL (2005), expresa que a través de los años de recopilación de datos sobre accidentes y las causales del mismo, se identificó como los factores contribuyentes son: el factor humano, el factor vehículo, factor entorno y factor vial. Para la recopilación de datos que permitan el análisis posterior sobre la incidencia de estos factores, la CEPAL (2005), concluye que es necesario que los informes policiales tengan registro de los siguientes datos:

- Datos del accidente: ubicación, fecha, hora, involucrados y un esquema del accidente.

- Factor entorno: características del lugar del accidente, así como las circunstancias en que se provocó, se deberá incorporar los datos que aparezcan fuera de la calzada y la interacción con los usuarios que estuvieran en el lugar del hecho.
- Factor humano: además de involucrar a todos los usuarios que participan con sus respectivos vehículos, se debe incluir a las personas usuarias de la vía pública implicadas.
- Factor vial: se registrara las características viales (carpeta del rodado, terraplenes, pendientes), la infraestructura (puentes, pasos, pasarelas) y el mobiliario del camino (carteles, señales, defensas, postes de SOS).

Otros datos relevantes según la CEPAL (2005), serían: la población de un país; el número de vehículos que circulan, discriminando los que están autorizados de hacerlo de los que no lo están; el número de vehículos dados de baja por sus dueños; la entrega de permisos de conducir; la renovación de dichos permisos y el número de vehículos que circulan por el país y por último la cantidad de permisos de circulación o revisiones técnicas vehiculares.

Sería importante contar con un registro de infracciones que permita conocer el comportamiento del conductor a través de los años, su número y tipo de infracción, si ha participado en accidentes como conductor, acompañante o peatón y si estos, han tenido consecuencias fatales (CEPAL, 2005).

Según CEPAL (2005), en la actualidad existen varias maneras de medir el estado de la seguridad de un país, siendo los parámetros utilizados, número de muertos por habitante, muertos por vehículo kilómetro o pasajeros por kilómetro, insuficientes para su estimación.

Para reducir el número de accidentes, muertes y/o heridos, es importante que se comprenda el proceso que conlleva a los mismos (CEPAL, 2005).

La CEPAL (2005), expresa que miembros de la Universidad de Linköping, Suecia, propusieron un índice de Desarrollo de la Seguridad Vial que estaba formado por nueve dimensiones y alrededor de 14 indicadores, pudiendo incluir cada dimensión más de un indicador, siendo el promedio de las nueve dimensiones el Índice de Seguridad Vial. En Latinoamérica y el Caribe, aun no se ha logrado la medición del mismo, principalmente por la falta de datos a comparar en los distintos países (CEPAL, 2005).

Para el logro de comparaciones entre países se deberán identificar variables que puedan dar cuenta del nivel de accidentes, siendo estas normalizadas para que se puedan realizar las comparaciones necesarias entre países (CEPAL, 2005).

## **1.7. Agencia Nacional de Seguridad Vial**

El Poder Ejecutivo de la Nación Argentina a través de la Ley N° 26.363, crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial dependiente del Ministerio del Interior y Transporte. El objetivo de la Agencia, en un plazo de cinco años, es coordinar las acciones y actores para el logro de la reducción en un 50% la mortalidad por siniestros viales (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2012).

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (2012), es un organismo descentralizado, cuyo presidente es el Ministro del Interior y se encuentra conducida por un Director Ejecutivo. Dicha Agencia es responsable del Plan Nacional de Seguridad Vial con convenio Federal, determinando su marco normativo y el aporte de recursos para su financiamiento.

Para el logro del objetivo planteado, en el párrafo anterior, los planes a instrumentarse serán: campañas de difusión y concientización, control y fiscalización del tránsito, construcción de un sistema de antecedentes de tránsito y estadística accidental, la creación de un mapa de riesgo (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2012). Se incluirá, además, programas de educación vial, capacitación de conductores profesionales, el control de la emisión de la Licencia Nacional de Conducir y la Revisión Técnica Vehicular.

Como primeras metas a lograr la ANSV (2012), se propone: lograr la uniformidad de la legislación de tránsito, conocer la realidad y situación de cada jurisdicción en materia de seguridad vial, participación de las entidades intermedias y asociaciones no gubernamentales vinculadas al tránsito y la seguridad vial en los planes y programas de gobierno.

**CAPÍTULO II**  
**PSICOLOGÍA DEL TRÁNSITO**

## **2.1. Psicología aplicada a la conducción**

### **2.1.1. Introducción**

Según Nunes González y Sánchez Pardo (2008), se intentó a través del estudio del comportamiento humano comprender mejor el fenómeno vial, tomando al factor humano como un concepto múltiple, en el cual intervienen los aspectos psicofísicos, como la atención y la percepción, los aspectos motivacionales y emocionales, las diferencias individuales y los diferentes comportamientos sociales. La interacción de dos personas en la vía pública, es el producto de una serie de múltiples factores que dan como producto final, la conducta observable (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), opinan que el fenómeno de conducir en la vida de algunas personas toma gran relevancia debido a que la posesión y uso de vehículos tiene diferente repercusión en la vida cotidiana, siendo el comportamiento humano en la conducción, a veces, diametralmente opuesto al mostrado en otros ámbitos.

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), indican que la posesión y uso de medios mecánicos de traslado aumento la posibilidad de desplazamiento de grandes masas de personas, y aclara que es en este hecho donde aparece una paradoja interesante. La posesión del auto da, al individuo, independencia y libertad generando una gran demanda, que al ser satisfecha provocó colapso en la circulación en las zonas alta densidad de personas (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). Aquí surge la controversia, dicen los autores antes citados, ya que en contrapartida a las ideas de autonomía y libertad, aparece un sistema normativo y punitivo que pretende organizar el sistema vial, transformándose así en una de las actividades más regladas de la vida cotidiana de cualquier persona.

La posibilidad de poseer un vehículo, expone a los usuarios, de los mismos, a la factibilidad de producir daños a sí mismos o a otros (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Esta actividad de trasladarse dicen Nunes González y Sánchez Pardo (2008), en la que cotidianamente conviven los usuarios de vehículos, los usuarios de transporte público y los peatones, tienen características peculiares de su condición, con parámetros propios, que generan en algunos conductores o peatones, extrañeza frente al comportamiento de otros usuarios, observándolos como ajenos a su propia escala de valores. La conducción por un lado propone la autonomía de movimiento y por otro la encuadra en

un ámbito normativo y punitivo, extraño a la cotidianeidad de muchas personas, que en el cumplimiento o no de las reglas, se encierra el daño físico a uno mismo o a otros (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

La conducción de automóviles, en un amplio porcentaje, depende del conductor, de las acciones que lleva a cabo el individuo en el momento de conducir en la vía pública, esto refuerza la caracterización del hecho vial como un acto individual (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). Este acto del individuo, encerrado en un habitáculo, aislado, se desarrolla en un sistema de gran interacción social, es una actividad que refuerza lo más egocéntrico del individuo, en un marco de intercambio social en el cual se necesitan todas las habilidades para incluirse en las exigencias de la dinámica de intercambio social, en esta faceta aparece como importante, en los resultados a obtener, la variedad de facetas que presenta el comportamiento agresivo (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Los autores antes mencionados refieren que en la década del 1920 aparece la idea de propensión a los accidentes, intentando explicar que la mayoría de los accidentes son provocados por un reducido grupo de personas, pero en los años 1950 esta idea se relaciona con predicción, así se sostenía que: ser propenso a algo es tener la facilidad o vulnerabilidad de ser el causante de alguna regularidad que se sostiene en el tiempo. Con esta idea se realizaron trabajos en los cuales se buscaban características individuales que aumentaran la probabilidad de sufrir accidentes (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

La otra idea que circuló es que si había un grupo de conductores más propensos a tener accidentes, esta idea es sustituida por otra en la cual la probabilidad de accidentarse parece depender más de las situaciones y no tanto de la persona, en este punto aparece la idea de situaciones de riesgo para personas predispuestas (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Mc. Kenna (1986, citado en Nunes González & Sánchez Pardo, 2008), reemplaza el término de propensión a accidentes por la idea de involucramiento diferencial, esto refiere a la existencia de diferencias del sujeto que lo exponen a la ocurrencia de accidentes.

### **2.1.2. Atención y procesamiento de información.**

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), explican que la atención se relaciona al procesamiento de información, en el hombre esta capacidad es limitada, debiendo

hacer una selección de los estímulos que continuamente bombardean y excitan a los sentidos. Estos autores continúan exponiendo que hay estímulos que captan más fuertemente la atención que otros, sin mediar la voluntad en algunos casos, aunque existe alguna característica común que se relaciona con quien lo elige y vinculada con el objetivo a alcanzar. Para la selección de información se utiliza una cantidad de energía, que en situaciones de alta demanda, el individuo no dispone de capacidad para tareas secundarias. Pero, en condiciones de baja demanda, por ejemplo en condiciones de tráfico fluido, la tarea principal del conductor permite la posibilidad de disponer de capacidad para realizar otras tareas secundarias, como manipular la radio, calefacción, etc. (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Dado que el sistema de procesamiento de la información es limitado, el sujeto debe administrar los recursos disponibles para lograr un rendimiento óptimo en la realización de una tarea (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Según los autores anteriormente citados, el conductor interactúa con la información relevante e irrelevante en la conducción, pues debe administrar su capacidad de procesamiento de forma que le permita utilizar los recursos en función de las necesidades percibidas, siempre dejando un margen de reserva. Se buscará una estrategia que permita hacer la tarea con eficacia con la utilización del mínimo consumo de procesamiento, esta reserva de seguridad le dará capacidad para procesar información adicional (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), refieren que el ahorro de energía de procesamiento se puede lograr por el pasaje de procesamiento controlado a automático. El primero exige mucha capacidad, interfiere con otras funciones cognitivas y es intencional. El segundo, el procesamiento automático, funciona siempre igual, es irrefrenable, se sucede sin que el conductor se lo proponga y la práctica no lo modifica.

Los autores antes citados comentan que el aprendizaje de la conducción es un claro ejemplo de la automatización de procesos. El conductor principiante, deberá mirar los pedales antes de arrancar, o el freno de mano o palanca de cambios, a medida que el aprendizaje de la observación se va ligando a la acción concreta de la misma, comenzará a aparecer el procesamiento automático de ciertas acciones (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

La atención se vincula directamente con la fisiología, y en especial, con los niveles de activación del sistema nervioso, este se puede ver alterado cuando se ingiere alcohol, ya que se producen variaciones en los patrones de exploración ocular, o la fatiga,

que presenta patrones oculomotores menos eficaces o el sueño, que en ocasiones produce pérdida de control total sobre la capacidad atencional (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Por último, comentan estos autores, vinculado a la atención aparece la distracción, la cual se relaciona con la conducta involuntaria. Distraerse es prestar atención a algo irrelevante por sobre la información importante o primaria. La distracción puede hacerse presente, ante situaciones muy monótonas, el sueño o ante estímulos muy fuertes o novedosos (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

### **2.1.3. Percepción**

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), indican que la percepción se vincula con frecuencia a la información, como un proceso de selección que nos habilita a relacionarnos con el medio en un flujo continuo de energía. Generalmente la percepción de objetos aparece invariante, más allá de la distancia y de la iluminación. Frente a estas invariantes, se aplican ciertos efectos visuales marcados sobre la ruta, que ofrecen mejor respuesta que la señalización visual al costado de la ruta, sobre todo si se trata de vías rápidas (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). Los autores antes mencionados exponen que el efecto anticipatorio y la prevención, de estas estrategias visuales, es más importante cuando se trata de conductores ocasionales por sobre los que transitan habitualmente la zona, ya que, en general, prescinden de la información ofrecida.

La constancia de la forma y el tamaño se construye en base a los datos que procesan nuestros sentidos, según lo explican Nunes González y Sánchez Pardo (2008), siendo la percepción de la realidad, una construcción subjetiva en la cual establecemos hipótesis y hacemos pronósticos de los sucesos del mundo real. Cuando hablamos de percepción y de atención, nos referimos al procesamiento de la información que impacta en nuestros sentidos desde el exterior (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

El espacio perceptual, que agrupa al conjunto de estímulos percibidos por un sujeto y pasible de ser organizado, es un acto de separación o diferenciación, dando como resultado una percepción particular de un objeto que se distingue sobre un fondo, estableciendo una dualidad que nos permite distinguir lo que pertenece al objeto y lo que pertenece al contexto (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). En lo referente a la percepción del riesgo en la conducción, estos mismos autores indican que los factores emocionales y motivacionales inciden en un alto porcentaje, pudiendo llegar a producir alteraciones perceptivas.

La percepción de sonidos es de suma importancia en la prevención de accidentes, de acuerdo al sonido registrado por nuestros sentidos se puede anticipar el acercamiento de algún factor de riesgo en la conducción, esta recepción de datos externos se contrapone al diseño interior de los automóviles que cada vez aparecen más insonorizados, provocando en el conductor un verdadero aislamiento del medio y dejando casi exclusivamente al sentido de la vista la recepción de información (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008) .

En cuanto a la percepción espacial, es de importancia, como dicen Nunes González y Sánchez Pardo (2008), distinguir entre el espacio bidimensional y el tridimensional, el primero se refiere a las ubicaciones espaciales referidas a derecha – izquierda o arriba – abajo y el segundo, nos permite situar a los objetos en situación de proximidad o de lejanía, esta información es propioceptiva, ya que refiere a la percepción sobre el propio cuerpo del sujeto.

Los factores que repercuten en accidentes graves, son en alto porcentaje, debido a errores en la percepción de la distancia, velocidad o tiempos de contacto, sobre todo en el cálculo de estas variables cuando el sentido de los movimientos es contrario (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). Estos autores mencionan que se han realizado estudios que aportan información al respecto, pudiéndose afirmar que los conductores noveles en situación de adelantamiento en la ruta, toman más en cuenta la distancia de separación al vehículo que se aproxima de frente que los conductores experimentados, para los cuales prevalecen la velocidad por sobre la distancia.

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), exponen con certeza que con el aumento de las velocidades finales de los vehículos actuales, en las rutas, y las ilusiones perceptivas que se pueden tener en la lejanía, la percepción de la distancia es cada vez más imperfecta, y presenta reales limitaciones físicas a nuestro aparato perceptivo, siempre haciendo referencia a personas que no presenten ninguna dificultad o disminución en los órganos sensoriales, y teniendo en cuenta que la distancia percibida por el ojo es diferente a la distancia real de separación.

Ligado a la percepción de la distancia comentan los autores antes mencionados, aparece la velocidad, siendo diferente el cálculo matemático de la velocidad que la percepción de la misma (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). En la percepción de la velocidad entran en juego, explican, el movimiento, la aceleración y la deceleración, siendo estas exclusivamente visuales. En la estimación de la velocidad, refieren, aparecen dos componentes: la velocidad propia, vinculada a la visión periférica, y la de otros

vehículos, que circulan en igual sentido o contrario al nuestro. Por otro lado, establecen que en este análisis el tiempo es una variable asociada a la velocidad y a la distancia, la más subjetiva, y depende de condiciones estimulares externas, como de aspectos motivacionales personales, dependiendo de la vivencia individual. Por ejemplo, se percibe un tiempo subjetivo más corto en un campo oscuro que en uno claro o en un campo pequeño o cercano, que en uno grande o lejano; relacionado al aspecto motivacional, se percibe un tiempo subjetivo más corto, cuando las tareas se realizan en condiciones de motivación positivas (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

#### **2.1.4. Personalidad y conducción**

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), expresan que existen estudios que muestran que cada usuario reacciona de forma diferente ante una misma situación vial, de hecho, se obtendrán respuestas disímiles frente a una misma circunstancia. Esto resulta de la influencia de diversos factores, que van, desde los rasgos de personalidad propios de cada conductor, el estado de sus emociones en el momento del desarrollo de la situación vial, y el contexto vial en que se produzca el evento. Además, estos mismos autores comentan que estas características se ven favorecidas por que en toda situación vial, más allá, de la reglamentación que intenta el control, hay un amplio margen de decisión del conductor. En este punto se asocia, la importancia, del riesgo objetivo que tiene la conducción, pues esta resulta una de las pocas prácticas, donde el resultado de la elección arbitraria de la maniobra puede comprometer la propia existencia como la de otras personas (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Durante la conducción se despliegan comportamientos que rara vez aparecen en otros ámbitos, que no son ocasionados por un desdoblamiento o escisión de la personalidad, sino que simplemente aparecen en requerimientos o circunstancias peculiares (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). Estos autores cuentan que se han realizado estudios, que muestran, los efectos en la conducción de los estados emocionales de las personas. Tanto los estados eufóricos, situaciones depresivas o padecer afecciones al momento de la conducción, pueden llevar a tener distorsiones en la percepción vial o efectos inhibidores del sistema atencional (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), opinan que las alteraciones en la vida personal y afectiva impactarán directamente en la personalidad del sujeto, influenciando las conductas que manifestará en la conducción. Estos autores han observado que tras la pérdida de seres queridos, en situaciones de divorcio o de gran agitación emocional,

hay un importante porcentaje de conductores que se ve involucrado en conflictos y accidentes viales, esta circunstancia se ve asociada a las alteraciones atencionales provocadas por el shock emocional, que influyen en la destreza de los conductores (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), refieren que en la actividad vial pueden aparecer valores de conducta o incluso éticos, que no aparecen en otros ámbitos, siendo en muchas ocasiones la respuesta a las circunstancias vivenciales en el mundo del automóvil, que tienen que ver con la personalidad, resultando un poderoso motivador en los conductores. Estos pueden ser:

- La **autonomía**, que resulta de la tenencia y uso del automóvil, la sensación de libertad de movimiento, que proporciona momentos y ritmos propios, la sensación de no dependencia, asociada directamente al placer (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).
- La **responsabilidad** inherente al uso de automóviles y los resultados de ese uso, una práctica de manejo sin daño, a sí mismo o a otros, es un valor socialmente reconocido, que refuerza la idea de individuo responsable (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).
- El **habitáculo** del automóvil, que determina parámetros peculiares, considerado como un ámbito aparte, diferente del hogar o el trabajo, donde se puede “vivir” o actuar de manera diferente, en el cual no interviene la presión externa (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).
- El **juego** que en muchas ocasiones provoca escenarios indeseados. La diversión que proporciona el conducir, las sensaciones relacionadas al equilibrio y oscilaciones corporales. Este desplazamiento corporal resulta agradable y divertido para el conductor. Los aspectos lúdicos, también incluyen un ingrediente sabroso y peligroso, a la vez, que es la competición y la carrera. Y como broche principal del placer que provoca el jugar, el riesgo, es el ingrediente que marca la posibilidad de jugársela, aunque comprometa en las acciones viales que se realicen la seguridad, tanto propia como ajena (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).
- El **exhibicionismo**, que aparece como la necesidad de presentar a los demás una serie de aspectos personales, mostrando lo que se es capaz de hacer, que en general no sucede en otros ámbitos, asumiendo un riesgo o mostrando la capacidad de controlar una situación. La acción de conducir, despliega, en muchos conductores, un escenario vinculado al ideal de YO que se tenga, que precisa de las mi-

radas de los otros para confirmarse y sostenerse, además de disfrutar de la misma. Vinculado a la necesidad de exhibirse ante otros, aparece la autoafirmación de conductas que aparecen en la conducción, entendiéndose por estas a conductas asertivas que pretenden reforzar ideas, concepciones de personalidad que se suponen en sí mismos. Se puede jugar un rato a tener el control absoluto de su propia vida, en el cual la experiencia de conducir, da la sensación de tener el timón de su propia vida, a pesar de que la acción de conducir este totalmente marcada por reglas impuestas desde el afuera e influenciada por la experiencia de otros usuarios (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

- El **riesgo**, que se vincula al futuro desconocido o a la incertidumbre, que da lugar a la posibilidad de confiar, desconfiar, decidir, elegir o preferir. En la comprensión del término “riesgo” se entrecruza el cálculo de probabilidad con juicios de credibilidad vinculados a las estimaciones de accidentabilidad. En la percepción de los accidentes de tránsito se incluye la causalidad y la casualidad, puesto que es una causa fortuita en la cual, en ocasiones hay fuerte intervención del azar. En cada conductor, el riesgo, depende de la propia percepción de la probabilidad, que dista bastante de la lógica matemática, generalmente se elabora un conjunto de alternativas, en las que aparecen distorsiones que provocan, en su mayoría, la percepción de probabilidades de únicamente los casos favorables, en desmedro de los desfavorables, pudiendo llegar al extremo de la predicción paradójica o profecía autocumplida (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

### **2.1.5. La percepción del riesgo en los modelos sobre comportamiento en conducción**

Con respecto a la predicción del riesgo, por parte del conductor, diferentes autores han elaborado tres teorías, a saber:

- a. La teoría homeostática de compensación del riesgo: desarrollada por Wilde (1988), sostiene que los conductores ajustan su comportamiento en función del riesgo aceptado. Así, dice Wilde (1988), el conductor posee una percepción subjetiva del riesgo, que resulta de sus creencias, su pensamiento estadístico, sus estimaciones de espacio-tiempo-velocidad, de su sensación de dominio del auto, así como de todas las sensaciones físicas y emocionales que le provoca la posibilidad de conducir. Según expone el autor, los conductores ajustan su

comportamiento de tal manera que el riesgo percibido coincida con el riesgo aceptado.

Por lo expuesto, esta teoría sostiene que: existe un mecanismo homeostático que hace que las tasas de accidentes se mantengan constantes. Siendo la única alternativa para reducirlas inducir a los individuos a aceptar niveles de riesgo más bajos (Wilde, 1988).

- b.** La teoría del riesgo cero: desarrollada por Nätannen y Summala (1976), expresan que los conductores no aceptan el nivel de riesgo determinado, tendiendo al riesgo cero, siendo este el resultado de dos fuerzas: la fuerza excitatoria del riesgo, que lleva a los conductores a conducir más deprisa, por ejemplo, considerándola como válvula de escape y fuente de satisfacción; y en contrapartida la fuerza inhibitoria del riesgo, orientada a la autoconservación, provocando en los individuos identificar y valorar situaciones de peligro, dependiendo esta conducta de la percepción subjetiva del riesgo que el sujeto tenga. La situación ideal sería la coincidencia entre riesgo objetivo y riesgo subjetivo, lo cual implicaría una adecuada percepción del riesgo en la conducción (Nätannen & Summala, 1976).

En contrapartida, se han obtenido conclusiones de que la mayor parte de los conductores circulan con la sensación de que el riesgo no existe (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). Nätannen y Summala (1976), sostenían que las campañas o la formación vial son ineficaces, por no modificar los umbrales de percepción del riesgo, siendo más eficaz la modificación de la infraestructura vial y restricciones de velocidad.

- c.** La teoría de la evitación de la amenaza: desarrollada por Fuller (1984), es el resultado de la aplicación de la Teoría del Aprendizaje a las contingencias del tráfico, esta supone que aprendemos a arriesgarnos más o menos, según nuestros aprendizajes previos y los reforzamientos que estos hayan tenido. Las conductas mostradas, se analizan según el modelo del condicionamiento de evitación, por el cual los sujetos tienden a evitar una consecuencia aversiva, emitiendo para esto la respuesta adecuada (Fuller, 1984).

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), expresan que esta idea se refleja cada vez que un conductor manifiesta un comportamiento de riesgo, sin que este provoque consecuencias negativas, esta respuesta debilita la idea de que esta conducta es peligrosa, disminuyendo entonces la probabilidad subjetiva de que

se produzca un accidente. Un conductor que se inicia debe aprender a anticiparse y predecir, para ello encontrará las respuestas, siendo estas adecuadas o no, por ensayo y error, lo cual implica cierto riesgo (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). Para estos mismos autores, por el contrario los conductores experimentados no perciben como tales los peligros señalizados. Una alternativa para sortear estas trampas del aprendizaje, es tender a sustituir el aprendizaje de evitación por un aprendizaje centrado sobre el reforzamiento de conductas adaptadas (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

## **2.2. Psicología de la conducción**

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), refieren que es de conocimiento general que nuestra sociedad se encuentra altamente vehiculizada, cifras que se han incrementado de manera significativa en los últimos años. A pesar del incremento de calles, avenidas, autopistas y rutas, explica, no siempre se da respuesta al anhelo de lograr un desplazamiento fluido y seguro, pudiendo sucederse una serie de conflictos que pueden terminar en accidentes. Esto se vincula, continúa el autor, con la creciente complejización de las soluciones viales, no siempre bien entendidas y asumidas por parte de los conductores.

Por lo expuesto, más la necesidad de una articulación normativa de la actividad vial, es que se debe dar respuesta a distintos parámetros, de los cuales los principales son: la seguridad de las personas, la fluidez vehicular y la economía (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), establecen que los principios que rigen la generación de la norma van desde aspectos del comportamiento humano a requerimientos de ingeniería de obra y del automóvil, considerando a la norma vial como un sistema cerrado que dé respuesta a la conducta de cualquier usuario en cualquier situación vial, siendo directora e indicadora del comportamiento de cada conductor; la norma de tránsito va a ser, culmina el autor, usada por el conjunto de la población, por lo tanto, es compleja y masiva.

Frente a esto, y como contraparte, dicen Nunes González y Sánchez Pardo (2008), se produce tensión, porque el individuo debe ajustarse a la realidad social. La asunción de límites precisos que implican incluirse en el régimen vial, prosigue, se contraponen diametralmente con el lugar de libertad, independencia y autonomía que conlleva manejar un vehículo, donde la responsabilidad es arbitraria a cada sujeto, siendo tan

fuerte la norma en cuestiones viales, que en nuestro país no conduce quien quiere hacerlo, sino porque la Administración lo permite, extendiendo un permiso, determinando quien es inexperto y quien no.

De esta paradoja entre una actividad individual y egocéntrica frente a una reglamentación minuciosa, que exige un cumplimiento estricto, da lugar a un conflicto que se resuelve de diferentes maneras (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008). En un extremo sería el cumplimiento total de la norma, lo cual representa una solución alternante, ya que el uso intermitente de la misma y la transgresión constante de esta, no permitirían la resolución del mencionado conflicto sino por el contrario se relaciona linealmente al efecto que provoca en el conductor, el presunto o real anonimato que creen tener mientras se encuentran en sus vehículos (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Otro elemento, de incidencia social significativa, dicen Nunes González y Sánchez Pardo (2008), se vincula a la sensación de impunidad que un gran número de conductores perciben en su accionar cotidiano, debido a que la relación entre actos punibles y refuerzo negativo es muy baja, dado que existen en la convivencia diaria una gran cantidad de acciones viales ilegales y peligrosas que no reciben sanción, castigo o reconvención.

### **2.2.1. Comportamiento antisocial**

Frente a la transgresión de la norma, Nunes González y Sánchez Pardo (2008), definen el comportamiento antisocial como el grupo de acciones que implican daño en la fluidez o seguridad del resto de los usuarios, siendo la acción de conducir un lugar de privilegio para la aparición de conductas antisociales. La conducta antes mencionada, según lo exponen estos autores, se ve reforzada por una actitud social, por la cual un sector decide subjetivamente que alguna norma de tránsito no les resulta válida, les resulta inútil, o aparece la idea de que es para otros conductores y no para ellos, pudiendo justificar la transgresión de la norma, defendiendo un lugar de libertad. Si bien esta transgresión nace desde una pretensión egocéntrica y anormativa, concluyen, no está en la intención de estos sujetos provocar daño a otros o ser generadores de accidentes.

Nunes González & Sánchez Pardo (2008), expresan que la eficacia del sistema de normas radica en el cumplimiento por parte de todos, ya que de esta manera podríamos predecir el comportamiento de los otros. Paralelamente al sistema normativo formal, funciona el de las normas informales, que de hecho están presentes en el comportamiento de los conductores. Estos mismos autores sostienen que el cumplimiento de las

normas formales e informales, no siempre son contrapuestas, pero a veces entran en conflicto. Un ejemplo de esto es: la norma formal de dar el paso al que viene por la derecha, pero se observa en algunos cruces, que los conductores ceden el paso a los que vienen por la izquierda. Se podría justificar este accionar, si se considera que algunas calles tengan “más estatus” por ser más anchas o más iluminadas o más comerciales, que otras consideradas secundarias (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), refieren que habitualmente se observa en la conducción cotidiana, la aparición de acciones violentas y agresivas, tanto verbales, gestuales como físicas. Esta situación provoca irritación y tensión desagradable para quien la vivencia, tanto sea de manera activa o pasiva, que además de influir negativamente en la convivencia puede contribuir directamente a que se produzcan accidentes, ya que en estas circunstancias es factible presentar fallos de atención o tomar decisiones inadecuadas (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Nunes González y Sánchez Pardo (2008), indican que se ha comprobado que el aislamiento y la protección que brinda el anonimato del vehículo, explica que las personas se atrevan a presentar conductas agresivas que en otras circunstancias no aparecerían, también se ha estudiado que no tenemos el mismo comportamiento cuando somos conductores que cuando somos peatones.

**CAPÍTULO III**  
**AGRESIVIDAD EN EL TRÁNSITO**

### 3.1. Introducción

Según Alonso et al. (2002), en pocos años, el automóvil dejó de ser un elemento de lujo que enmarcaba a una clase social para pasar a ser una herramienta de trabajo encuadrado dentro de los elementos de uso masivos. Los autores indican que los relevamientos realizados dan cuenta de la dependencia creciente al uso del automóvil, teniendo como consecuencia, este incremento de unidades, un aumento del tráfico, generando situaciones de conflicto que hace algunos años atrás eran inimaginadas.

El automóvil es parte de la vida, a él se le exige que brinde condiciones de seguridad y confort, que haga posible vivir en él ya que dentro, el conductor reproduce un territorio privado en el cual se puede escuchar música, hablar por teléfono, es considerado un refugio parecido “a casa” (Alonso et al., 2002).

Los autores antes mencionados plantean que este objeto utilitario, que nos traslada de un lugar a otro, también nos permite el traspaso de adentro hacia afuera, siendo una extensión del self, transformándose para algunos en un lugar de trabajo y hasta una residencia secundaria; manifestándose su omnipresencia a través de cansancio físico, tensión y aumento de la agresividad (Alonso et al., 2002).

Siguiendo a Alonso et al. (2002), la conducta agresiva al volante se incrementó en igual proporción que la cantidad de unidades que circulan en las rutas: al aumento de estímulos se obtienen respuestas consideradas inadecuadas, uniéndose a esta relación, la búsqueda del placer, asumir riesgos innecesarios y el poder de tomar decisiones en soledad que no son cuestionadas in situ. En este punto, prosiguen los autores, se juegan las propias fantasías, la atracción del peligro, el juego con el propio cuerpo y hasta la vida.

Estas situaciones nos llevan a una paradoja; por un lado el coche, como objeto tecnológico, que nos conduce al bienestar y nos permite transportarnos de un lugar a otro con economía de tiempo; y en contraparte, es revelador de comportamientos que podrían calificarse de primarios, provoca una regresión y al interior de él, se manifiestan conductas y actitudes que no se mostrarán en otra parte (Alonso et al., 2002).

Alonso et al. (2002), expresan que hace cincuenta años atrás, el poseer un coche daba singularidad y distinción; hoy, “el coche” se ha convertido en un elemento tan esencial como el dinero, que marca y condiciona la relación con el otro, las posibilidades de seducción, es un objeto preciado que da distinción, fuerza y poder al que lo ostenta. Los autores agregan, que ha pasado de ser un medio de transporte a un “medio de ser” ante los demás y ante sí mismo; por un coche, el hombre puede perder su juicio de valor, endeudarse y hasta manifestar conductas impulsivas impensadas en otro ámbito.

El coche como posesión hay que defenderlo, para ello aparece la agresividad como respuesta, cuando se amenaza su estatus de conductor o su inversión. Esta conducta se traduce en que el factor humano es el responsable del 90% de los accidentes de tránsito (Alonso et al., 2002).

Alonso et al. (2002), señalan que de estos datos se podría suponer que la relación de agresividad es unívoca con la actividad de conducir, afectando únicamente al conductor, sin embargo, la agresividad en la conducción implica una relación más amplia que el mero hecho de conducir, incluyéndose todos los comportamientos agresivos en el ámbito del tráfico. La idea de agresión, continúan exponiendo los autores antes citados, comprende no sólo la intención de defensa, sino también, la de hacer frente a un reto, imponiendo los deseos frente a las resistencias; se trata de dominar, aunque las respuestas dadas sean nocivas para otras personas.

### **3.2. Agresión, Hostilidad y Violencia.**

Goldstein (1986), sostiene que en diversas situaciones de agresión, donde ocurre un daño a terceros, no existía la intencionalidad de producirlo. En este punto, Edmunds y Kendrick (1980), aportan que el concepto de agresión debe estar conformado por tres aspectos: la aparición de un estímulo negativo, el intento de producir daño y por último, que la respuesta del ataque tenga probabilidades mayores a cero de tener éxito.

Alonso et al. (2002), indican que alrededor del término agresión circula el concepto de hostilidad, no siendo sinónimo del primero, y definiéndose como una respuesta verbal negativa. Además, exponen el concepto de violencia, definido como el ejercicio inadecuado de la fuerza o poder. De este modo, los autores sostienen que existen gestos violentos pero no agresivos; la violencia existe en toda nuestra vida y es impredecible, concluyen, en cambio la agresividad necesita de la intención.

Como seres sociales, que se desarrollan en grupos, en general los actos agresivos son inhibidos y los sentimientos agresivos son reprimidos, por eso la liberación de sentimientos reprimidos es estimulante, hasta que aparece el sentimiento de culpa que daña el placer (Alonso et al., 2002).

Alonso et al. (2002), señalan que las conductas agresivas tienen una base multifactorial, siendo la frustración un factor relevante, entendida como interferencia a la ocurrencia del placer. La frustración, explican los autores, implica que aparecen bloqueos, amenazas que surgen como respuestas a la aparición, no sólo de estímulos externos, sino también internos. Si bien se podría establecer que la frustración no es condición

suficiente para la aparición de una conducta agresiva, sí es claramente facilitadora de la misma (Alonso et al, 2002).

En el encuadre del tránsito, la frustración de algunos conductores, resguardada en el anonimato del habitáculo donde no hay jueces, ni límites externos, la agresividad se puede expresar en cualquier momento, siendo las respuestas agresivas cada vez más altas, a la vez que el interés por los otros es cada vez más bajo (Alonso et al, 2002).

Por lo tanto, como indican Alonso et al. (2002), es ilusorio pretender erradicar totalmente la agresividad de la conducción, mientras esta se conserve en la sociedad, pero sí es factible desviarla hacia otras actividades menos peligrosas. Estos mismos autores aceptan que es cierto, que biológicamente el ser humano está dotado de comportamientos agresivos, que le han asegurado la conservación de la especie. Esta agresividad o violencia, se transforma en inútil cuando pierde el objetivo de la supervivencia y tiende a obtener fines nefastos cuando se reproduce, por ejemplo, en la conducción (Alonso et al., 2002).

Si bien la naturaleza, las causas, y sobre todo las consecuencias de la agresión en la conducción generan incertidumbre y tensión, lo más inquietante es la observación de cómo ésta forma individual de agresividad humana está cada vez más presente en el ámbito de la seguridad vial, manifestándose en el transporte motorizado, tanto particular como público, y viéndose fuertemente amplificadas por la máquina (Alonso et al, 2002).

Frente a estas circunstancias, la opinión pública castiga a la agresión en la conducción, puede racionalizar que la conducción insegura pone en juego la integridad física, no sólo de los conductores, que ostentan estas conductas en el anonimato del auto, sino para otros usuarios de la vía pública, provocando daños irreparables a familias enteras (Alonso et al., 2002).

Alonso et al. (2002), sostienen que los medios de comunicación dan cuenta del incremento de los incidentes de agresividad en la conducción, deteriorando rápidamente la seguridad en las carreteras, frente a esta realidad se han estructurado diferentes campañas de concientización. En los años 90s, comentan los autores, las campañas publicitarias para la promoción de automóviles tuvieron un carácter emocional, los anuncios de coches destacaban sensaciones y valores gratificantes; las imágenes agresivas son simbólicas, teñidas con un matiz de humor, que evitarían reacciones negativas donde el concepto de “poder” es más neutral.

En la actualidad, las estrategias publicitarias se sustentan en una relación circular donde lo emocional y lo racional se complementan; la publicidad no sólo venderá un

producto, sino que además “vende” actitudes, valores, estilos de vida y comportamientos, a través de su contenido cumple una doble función cognoscitiva y normativa, mostrando comportamientos socialmente aceptados (Alonso et al, 2002).

La información y la intención persuasiva de los anuncios hacen que los receptores asuman como propias prioridades y preferencias que le vienen dados desde afuera (Alonso et al, 2002).

Alonso et al (2002), indican que desde los años 60s la utilización de distintos recursos han ido evolucionando hasta llegar en la actualidad a apelar al respeto por los demás y al deber ser, en el cumplimiento de las normas, manifestando una actitud de respeto y tolerancia hacia el otro, intentando reducir el nivel de conductas agresivas.

### **3.3. Características y perfil del conductor agresivo**

Alonso et al. (2002), sostienen que se podría definir al prototipo de conductor agresivo como un individuo que presentaría fuertes tendencias antisociales, con respuestas violentas, que se ve imposibilitado en controlar sus comportamientos, siendo capaz de reaccionar de manera inadecuada frente a una situación de tensión emocional. Estas personas, afirman los autores, pueden manifestar sus sentimientos hostiles utilizando como medio al automóvil, intentando a través de él, disminuir su ansiedad e incrementar sus sentimientos de eficacia y poder por sobre el otro; todo esto puede dar lugar a estilos de conducción violenta, competitiva, arriesgada y hasta temeraria que busca sensaciones placenteras.

Por otro lado, también se encuentran conductores agresivos que han sido parte de actos de violencia extrema, entre hombres y mujeres, sin historias delictivas ni abuso de sustancias, pudiendo ser hombres y mujeres exitosas, buenos padres, respetados por su entorno (Alonso et al., 2002). En la misma línea, las personas que manifiestan conductas agresivas en la conducción abarcan todas las edades, razas, género, ideologías y estatus económico; personas con un carácter “pacífico” pueden explotar mientras están al volante (Alonso et al., 2002). Sin embargo, las personas que tienen características clínicas, de presentarse como rudas, coléricas o agresivas en casa, el trabajo, etc., son más propensas a manifestar su ira en las carreteras (Alonso et al, 2002).

Según indican Alonso et al. (2002), una de las situaciones sociales con mayor nivel de agresión es la conducción, y se le agrega que uno de cada cuatro conductores sufre ocasionalmente problemas emocionales y uno de cada cuatro puede considerarse

peligroso por ser impulsivo, estar estresado, tener poca paciencia, necesitar competir con otro para escalar a un lugar de valor social singular para él.

Naatanen y Summala (1976), refieren que las conductas violentas de los usuarios en las carreteras a menudo son el resultado de la expresión más irracional de la frustración del conductor que, por ejemplo, se ve incapaz de avanzar en su camino por impedimento externos en el tráfico. También, continúan los autores, esta manifestación podría presentarse en una persona que viviera una situación de impedimento a circular y estuviese en otro tipo de transporte, dando como ejemplo caminar con prisa por un corredor estrecho y encontrándose delante a una persona voluminosa, esto daría lugar a la aparición de agresividad en el andar. Si bien este último concepto es cierto, el vehículo, como sostienen Alonso et al. (2002), es el instrumento más habitual a través del cual se manifiestan los comportamientos agresivos, es la expresión de que vivimos en un ambiente hostil, especialmente propicio para desarrollar agresividad.

**CAPÍTULO IV**  
**COMPORTAMIENTO NORMATIVO**

#### 4.1. La construcción social de la violencia

Según Domenech i Argemí e Iñiguez Rueda (2002), uno de los contextos actuales de reproducción de violencia es el seno de la familia, siendo entendida esta cuestión como emergente de un problema social. En este punto, los autores antes mencionados aclaran que se manifiesta fuertemente el contexto en el cual se encuentra incluido el entramado familiar, por lo tanto quedan expuestos patrones y normas que la violencia consigue regular y caracterizan a un tipo de sociedad.

La Psicología social ha realizado un análisis de la agresión y la violencia y lo ha dividido en dos etapas: la primera desde una perspectiva clásica, tomando como punto de inicio para explicar este tipo de comportamiento el interior de la persona, explicando la causa como instintiva, siendo sus funciones la de supervivencia y con muy escasas posibilidades de modificarse (Domenech i Argemí & Iñiguez Rueda, 2002).

Dentro de esta primera etapa, Domenech i Argemí y Iñiguez Rueda (2002), comentan que en los años 30s la teoría psicoanalítica añade la función constitutiva de la personalidad humana, redefiniendo funcionalmente el instinto agresivo. Desde esta mirada y con la aparición de los modelos ambientalistas, prosiguen los autores, aparece una visión intermedia llamada *teoría de la frustración agresión*, proponiéndose que la agresión es la resultante de una pulsión que externamente es frustrada; el aumento de frustración desencadenará, inevitablemente, en agresión.

Con la aparición del positivismo aparecen las teorías de aprendizaje sociales, más conocido como “conductismo”, el cual supone que el elemento constitutivo de los comportamientos depende del estímulo que lo genera, respuesta que se verá reforzada por la repetición de dicho estímulo (Domenech i Argemí & Iñiguez Rueda, 2002). Los autores antes citados indican que de esta manera se intenta explicar el comportamiento agresivo, el cual se torna permanente por el refuerzo de su ejecución, y postula que se pueden aprender comportamientos por imitación, siendo estos comportamientos reforzados y/o recompensados. Bandura (1963, citado en Domenech i Argemí & Iñiguez Rueda, 2002), aclara: “son comportamientos que se aprenden, efectivamente, pero su aprendizaje dista mucho de su ejecución, pudiendo ser realizados o no dependiendo, a su vez, de otros tipos de aprendizajes” (Domenech i Argemí & Iñiguez Rueda, 2002, p. 3).

El segundo análisis, o etapa, es desde la Psicología social contemporánea que introduce el contexto relacional en el que se produce todo comportamiento, determinándose que “la agresión siempre es contra alguien y ejecutada por alguien” (Domenech i

Argemí & Iñiguez Rueda, 2002, p. 4). Se definirá entonces a la agresión como un comportamiento antinormativo, pudiendo, eventualmente, el contexto social afectar al comportamiento agresivo o a la violencia (Domenech i Argemí & Iñiguez Rueda, 2002).

En este devenir histórico el comportamiento agresivo ha transcurrido por varios supuestos, por ejemplo, que la violencia y la agresión deben ser explicadas a nivel individual o intra-individual, partiendo que es perjudicial para la sociedad y que se identifica como violento a aquello que transgrede la norma, se asume como objetivo válido la posibilidad de controlar, reducir y reprimir la violencia (Domenech i Argemí & Iñiguez Rueda, 2002).

Domenech i Argemí y Iñiguez Rueda (2002), expresan que desde una mirada construccionista estas argumentaciones son parciales ya que no se puede comprender un acto agresivo al margen de las sociedades o contextos culturales que lo producen; los actores que ejecutan actos de violencia o agresión tienen perfiles disímiles y son productos del contexto sociohistórico en el cual están inmersos. La forma de interpretar los actos y a los actores dependerá de los recursos interpretativos que estén disponibles socialmente (Domenech i Argemí & Iñiguez Rueda, 2002).

Es por ello que Stainton – Rogers (1995, citado en Domenech i Argemí & Iñiguez Rueda, 2002) sostiene que no hay una única entidad a la que podamos llamar agresión sino un complejo abanico de diferentes acciones que bajo las circunstancias locales apropiadas llevarán a que se use el término agresión en la explicación.

#### **4.2. El papel de las normas en la definición de la agresión**

Muñoz Justicia (1990), sostiene que desde 1939, la hipótesis frustración – agresión se fue reformulando desde su postulado original, pues se considera que los conceptos de daño o intención usados en forma aislada o combinados son insuficientes para definir una conducta como agresiva. Este autor sostiene que para intentar el logro de una definición se deberá cambiar de mirada, cambiando de considerar la agresión como una conducta intra-individual a otra interactiva e interpersonal. Las posturas construccionistas, continúa el autor, recogen el carácter social de la agresión encuadrada en la transgresión a las normas sociales. Por lo expuesto, se adopta como definición la propuesta por Muñoz Justicia (1990), en la que señala: “La agresión constituye un conjunto de conductas reactivas o planeadas o a veces habituales, que violan una norma comúnmente aceptada, con el intento que puede tener éxito o no, de causar un daño físico o psíquico sobre alguien” (p. 1).

Muñoz Justicia (1990), expresa que existen algunas sociedades, como la norteamericana, que apelan a la norma de reciprocidad, la cual implica que es aceptable contestar un ataque con similar intensidad, pero no es aceptado dar una respuesta excesivamente mayor. Esta norma de reciprocidad, prosigue el autor, interviene aleatoriamente sobre el juicio de conductas agresivas, pero también aparecen otras dimensiones y normas, que dependerán de la situación y grupo poblacional afectado.

#### **4.3. Del factor humano al factor social**

Izquierdo y Torres Kumbrian (2009), señalan que el transporte público es un conformante social que interviene, no sólo en la economía de un país, sino también en la construcción de un importante mercado laboral siendo, a su vez, de alto impacto negativo la contaminación que provoca, la congestión y la siniestralidad. Se puede definir, refieren los autores, como un componente importante y determinante de la actividad social, económica y cultural de un país, que incide y configura el comportamiento social, que será concluyente a la hora de crear y solucionar problemas.

Según refieren Izquierdo y Torres Kumbrian (2009), la siniestralidad presenta regularidad y simetría en relación con la velocidad máxima y el respecto a la norma, pudiendo prever, de este cuadro de doble entrada, un alto porcentaje de accidentes. Es importante leer como variable de incidencia, continúan, la influencia social para diagnosticar el accidente de manera satisfactoria.

En una primera fase el “factor humano” parecía dar respuesta acabada del accidente, este era la causa de más del 90%, dejando el estado de la vía y el vehículo reducido a menos del 10% de las causas (Izquierdo & Torres Kumbrian, 2009). Pero, según estos autores, los modelos analíticos no podían explicar el ascenso de los accidentes viales ya que la destreza del conductor se correlacionaba negativamente con los accidentes. Se pone la atención, entonces, en la complejidad del tráfico, observando el crecimiento de los flujos vehiculares con la implicación de normas que lo ordenen, incluyendo en este punto, la conciencia de la consecuencia de los actos ejecutados y la responsabilidad sobre los efectos de los accidentes (Izquierdo & Torres Kumbrian, 2009).

Como señalan Izquierdo y Torres Kumbrian (2009), según esta nueva concepción, centrada en la modificación de actitud de los conductores, con educación vial y el aumento de las sanciones a las transgresiones a la norma, se lograba dicho cambio; así se impuso el carnet por puntos, la instalación de radares y multas y los controles. Pero, prosiguen los autores, la transformación de actitudes profundas no se bgraban con la

represión sino que aparecía una readaptación al comportamiento infractor y todos los conductores encontraban alternativa para sortear el control. En este punto, concluyen, el equilibrio del riesgo vuelve a poner como insuficientes las medidas coercitivas y formativas que fueron paliativas en un primer momento.

Izquierdo y Torres Kumbrian (2009), expresan que el rol del conductor es tan potente y dominante que llega a transformar la escala de valores cotidiana de cualquier individuo, contrastadas con la actitud sostenida en la selva anónima del tráfico. Como se observa la actitud, la represión Institucional y la sanción no son suficientes, el factor humano es sólo una parte de la solución (Izquierdo & Torres Kumbrian, 2009).

La otra parte, según lo exponen Izquierdo y Torres Kumbrian (2009), es la visión psicológica del riesgo. Es necesario, prosiguen los autores, que el conductor pueda evaluar su propia forma de comportarse y los posibles riesgos que a su propio juicio puede suponerle, en esta percepción social del riesgo, a la cual también deberá incluirse la evaluación que hacen los otros de la propia manera de conducir. El control social abrirá la posibilidad al cambio del estereotipo, el conductor será inteligente, responsable y atractivo socialmente (Izquierdo & Torres Kumbrian, 2009).

Para el logro del control social será necesario un pacto público, político, social, gubernamental e institucional (Izquierdo & Torres Kumbrian, 2009). Este consenso, expresan los autores, marcará el comportamiento cívico aceptado en el tráfico, dotará de seguridad jurídica a los ciudadanos frente a abusos y comportamiento irresponsable, clasificando ciertos comportamientos como delincuenciales y que hoy son impunes. Esto permitirá una conducta vial clara y previsible, la ruptura de la norma en el tráfico será repudiada, siendo el infractor quien tendrá que sortear la problemática legal y social, la crítica y la denuncia directa hará imposible que el infractor pueda sostener su comportamiento (Izquierdo & Torres Kumbrian, 2009).

Según Izquierdo y Torres Kumbrian (2009), la necesidad se centra en el cambio del estereotipo de conductor actual, consciente de la alteración y transgresión de la norma sin aceptar las consecuencias que provoca su conducta, por otro estereotipo socialmente valorado que incorpore la cultura de la seguridad vial. Para el logro de este nuevo enfoque, los autores plantean que es necesario incluir como factor de análisis el “factor social”, el cual incidirá en la formación y respuesta del nuevo conductor, en la incorporación a los sistemas educativos y el comportamiento cívico aceptable en la vía pública, así como la toma de conciencia que como ciudadanos deberemos tener como participan-

tes activos del cambio social, que se exige en la construcción de una estructura de seguridad vial.

#### **4.4. Comportamiento vial en peatones y conductores**

Moyano y Mladinic (2001), indican que si partimos de algunos datos, como son, que Chile presenta una tasa accidentológica y de mortalidad cinco veces superior que los países desarrollados y que en nuestro país, son seis las personas que diariamente mueren en accidentes de tránsito, siendo la brecha etárea más afectada la que comprende a personas entre 26 y 45 años, este nefasto resultado tendría dos explicaciones, que incluye sólo al conductor del vehículo, según se posicione desde el modelo de habilidades o exigencias de tareas o el modelo cognitivo –motivacionales.

El primer modelo sostiene que conducir es una habilidad compleja del individuo al volante, formada por la conjunción de varias habilidades perceptivo – motrices y sensoriales, donde la falla en alguna de ellas podría ser la causa del accidente (Moyano & Mladinic, 2001). Según este modelo se podría afirmar que la seguridad vial dependería exclusivamente del conductor, que si fuera entrenado adecuadamente, a la par del mejoramiento de las vías y vehículos, se lograría un incremento en la seguridad vial y a la vez un descenso de la tasa de accidentológica (Moyano & Mladinic, 2001).

En cambio, los modelos cognitivos – motivacionales de la conducción, asumen que la conducta mostrada por el conductor es producto de las creencias, expectativas y anticipaciones a eventos futuros y las consecuencias de los mismos (Moyano & Mladinic, 2001).

Sin embargo, según indican Moyano y Mladinic (2001), no hay ningún modelo que intente explicar el comportamiento de los peatones, a pesar de que son el mayor porcentaje de usuarios de vías y transporte público y que son víctimas fatales en más del 20% de los accidentes.

Referido al tema de peatones y su vínculo con la accidentología vial, hay algunos datos interesantes, por ejemplo que los hombres, en especial los jóvenes, aparecen involucrados en más accidentes graves, cometen más infracciones, presentan más riesgo de involucrarse en choques por kilómetro recorrido, que las mujeres, quienes sí integran la mayor cantidad de choques sin consecuencias fatales (Moyano & Mladinic, 2001).

Moyano y Mladinic (2001), sugieren que en este análisis, los peatones no se diferencian demasiado de los conductores, en cuanto a las transgresiones a las normas de tránsito, siendo los jóvenes de 17 a 25 años, los que menos respetan las normas y mani-

fiestan menor autocontrol sobre el comportamiento transgresor. Los autores antes citados mencionan que se han realizado investigaciones que dieron cuenta del comportamiento de peatones y conductores, enfrentados en la situación de cruzar la calle en la mitad de la cuadra y de conducir bajo la influencia del alcohol, y los resultados muestran una actitud negativa frente a la transgresión por parte de ambos grupos pero, además, los peatones presentan la imposibilidad de inhibir la transgresión, es decir, dejar de realizar la misma.

Siguiendo a Moyano y Mladinic (2001), los conductores masculinos creen que conducen mejor que el promedio y, los conductores jóvenes, descartan la posibilidad de verse involucrados en un accidente de tránsito, sosteniendo la creencia de ser más hábiles en el manejo de vehículos. Por otra parte, refieren los autores, la mayoría de los conductores, de ambos sexos, se consideran a sí mismos menos respetuosos de las leyes que sus mayores y manifiestan mayores transgresiones que los adultos, además de no percibir la actividad de conducir como peligrosa; esta percepción se relaciona linealmente con el riesgo asociado al uso del cinturón de seguridad.

En este punto, Moyano y Mladinic (2001), afirman que es importante distinguir que se ha discriminado entre comportamiento infractor, deliberado o voluntario, cuya acción sería consciente; de aquel otro comportamiento erróneo, ocasionado por una maniobra eventual que culmina en resultados no previstos. Esta distinción, indican, es tenida en consideración cuando se investigan los responsables en los accidentes con heridos o muertos.

Una cuestión puesta de manifiesto en los peatones, según lo indican los autores antes citados, es que su comportamiento transgresor se vincula a otras creencias y otros comportamientos que manifiestan conformándose en un síndrome. En estos grupos, se da una correlación especial ya que, a mayor comportamiento transgresor, aparece asociado la creencia de la casualidad como causa de los accidentes (Moyano & Mladinic, 2001). Una de las creencias más populares de esta población es que ostentan una baja frecuencia de errores, lapsus y transgresiones cuando se desplazan por la ciudad (Moyano & Mladinic, 2001).

De lo expuesto, según lo indican Moyano y Mladinic (2001), se desprende que las campañas de publicidad y comunicación persuasiva, deben ser diferenciadas según la edad a la que desean dirigirse. El entrenamiento para conducir, según estos autores, debería en algún momento discriminarse según el género y mostrar donde están los

riesgos y la peligrosidad, debiéndose montar campañas que muestren el origen preciso en que se produce un accidente, para desterrar la creencia de la casualidad.

#### **4.5. Corrupción: cuatro amonestaciones sociales.**

Según Fernández Dols (1995), tratar de explicar la actualidad periodística, la noticia que impacta, es consecuencia de diferentes variables que entran en juego. Cuando esta aparece, indica, algunas variantes podrían ser: el profesionalismo del periodista, las directrices comerciales o políticas, los patrones que tienen intereses y los clientes que la recibirán. Este autor propone que de acuerdo a la postura del psicólogo social, hablar sobre la emoción que genera una noticia es peligroso, intentando relativizar estos asuntos, instando, sobre el problema que desató la noticia, que: un gramo de prevención vale más que un kilo de cura, sobre todo cuando la última (la cura) está basada en el castigo, siendo emocionalmente muy satisfactorias, sobre todo frente a ejecuciones físicas o morales; en este punto, concluye, la prevención pierde la emoción.

Se podría definir a la corrupción como una manipulación o transgresión encubierta de las normas, con el objetivo de un beneficio individual (Fernández Dols, 1995). Algunas características de la corrupción que da el autor son: su opacidad, su apariencia dual, su discreto encanto y atractivo. Por lo tanto, según Fernández Dols (1995), se podría afirmar que: en temas de corrupción, no todo lo que aparece es.

Siguiendo a Fernández Dols (1995), hay cuatro errores típicos a la hora de abordar el problema de la corrupción: el primer error consiste en dejarse arrastrar demasiado por el significado de la metáfora, la corrupción es un mal crónico en cualquier organización burocrática y es el resultado del conflicto entre intereses individuales y colectivos. El autor expone que tenemos que entender la metáfora a la corrupción como deterioro del entramado social, teniendo en cuenta que aunque cualquier burocracia, sea esta pública o privada, pueda tener el control absoluto de su personal, siempre tendrán un margen de libertad para abusos o conductas dudosas. Lo que delata a la corrupción, prosigue, es cuando aparece el conflicto entre elites o el grado de expresión de una sociedad, la corrupción no necesita que nada se muera o se pudra, aparece cuando la esfera del bien público entra en tensión con el bien privado o individual, cuando la lógica racional del provecho individual no coincide con el provecho colectivo. Será considerado amoral, que se respeten las normas de pagar impuestos y utilizar lo recaudado en provecho personal o de algún sector (Fernández Dols, 1995).

Un segundo error que plantea Fernández Dols (1995), es que es indispensable no sólo analizar la corrupción sino el estereotipo de la opinión pública. Pensar que un sistema está muerto porque es corrupto y que precisa medidas drásticas o soluciones fuertes o tolerancia cero conlleva, a largo plazo, a algo peor que es el terror (Fernández Dols, 1995). Fernández Dols (1995), sostiene que la corrupción es mala porque convierte en favores los derechos de los ciudadanos, pero el terror es peor porque convierte a favor, el mero hecho de seguir viviendo. El autor afirma que una sociedad que sufre corrupción y un régimen de terror, llevará a la confusión entre corrupción y brutalidad. La labor en la detección de los distintos niveles de corrupción se agudiza cuando lo que es un derecho se convierte en un favor, en las gestiones burocráticas (Fernández Dols, 1995).

Es considerado como un tercer error, según lo expone Fernández Dols (1995), suponer que la corrupción es el resultado de grupos o individuos cuyas características personales son especialmente dañinas. Este autor explica que las características de los verdugos no siempre están vinculadas a las características propias de estos, sino a la actitud de los ciudadanos pasivos que comparten y aceptan el accionar del verdugo. Para el psicólogo social, refiere, sólo hay circunstancias colectivas que dan lugar a hechos terribles. En el desarrollo de este tercer error, continúa el autor, se debe tener en cuenta que siempre habrá manzanas podridas, error será pensar en que la solución es retirarlas de la cesta que las contiene en vez de entender que la solución está en la modificación de esta, para evitar que se pudran las manzanas. Es importante que los políticos tomen conciencia que la corrupción no se controla, a largo plazo, ni controlándola ni castigándola; sino y únicamente previniéndola (Fernández Dols, 1995).

Esto lleva a un cuarto error, indica Fernández Dols (1995), y es creer que hacer pública las sanciones evitaría el crecimiento de la corrupción. Con respecto a esta afirmación y en contrapartida, expresa, podría pensarse que la prohibición de drogas no evita el consumo, ni mucho menos el contrabando; la lógica de la disuasión es insuficiente y hasta contraproducente ya que endurecer la ley no afecta a las condiciones en las que la transgresión se produce, sino solamente a sus consecuencias.

Para Fernández Dols (1995), las personas que transgreden la ley en general la desconocen, teniendo un concepto subjetivo de las consecuencias de su accionar, dependiendo del entorno social en el cual están inmersos. El autor considera que el hombre común cree que el desconocimiento de la ley lo exime de cumplirla; esto desarrollará la tentación, entre las víctimas, de recurrir a la fuerza bruta sin garantías de objeti-

vidad ni racionalidad. Esto es la consecuencia de pensar que únicamente los mecanismos de control social están en los procedimientos policiales y no en la responsabilidad de toda la sociedad (Fernández Dols, 1995).

#### **4.6. Las preguntas con respuestas indeseadas**

De acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española (2012), el término corrupción es la acción y efecto de corromper, depravar, echar a perder, sobornar a alguien, pervertir, dañar. La corrupción, por lo tanto, puede tratarse de una depravación moral o simbólica.

En otro sentido, según Fernández Dols (1997), la corrupción es la práctica que consiste en hacer abuso de poder, de funciones o de medios. El autor antes citado dice que se debe entender como corrupción política al mal uso del poder público para obtener una ventaja ilegítima; cuando se pone en acción la influencia, el soborno, la extorsión y el fraude, para la obtención de un beneficio personal y subjetivo, en desmedro del beneficio colectivo, aparece, seguramente la corrupción asociada a otros delitos.

Fernández Dols (1997), reserva el término corrupción para aquellas situaciones en las organizaciones, tanto públicas como privadas, en las cuales las normas sociales no pueden limitar el beneficio individual por sobre el colectivo y, por el contrario, los efectos perversos que producen estas normas en este tipo de organizaciones.

En general los medios de comunicación, expone Fernández Dols (1997), hablan de términos, presuponiendo que el lector entiende el significado. Este autor explica que lo peligroso de sostener esta certeza es que, frente a vocablos más complejos o abstractos, se entiende que todos hablamos de lo mismo y hacemos los mismos juicios de valor. Cuando se intenta encontrar una definición de corrupción, en el recorrido literario, se encontrarán muchos ejemplos, muchas palabras, pero ninguna definición, no pudiendo así, definir el problema (Fernández Dols, 1997). Poner nombres propios al problema satisface la creencia de un mundo justo, en el cual siempre el bien triunfa y donde los fuertes pueden ser tan vulnerables como los débiles, permitiendo estas creencias el sostén de la fibra moral en la sociedad (Fernández Dols, 1997).

Fernández Dols (1997), indica que parecería tener cierta obviedad vincular la corrupción con el poder, pero en realidad es el poder mismo que presenta otras caras ante el espectador social. Por lo tanto, refiere, en muchas ocasiones aquello que creemos que es corrupto, no es más que formas características y típicas del ejercicio del poder; algunas de ellas pueden ser: el poder asociado a la explotación, a la incompetencia y a la

brutalidad o abuso. Todos tenemos un precio, expresa el autor antes mencionado, de manera que en algún momento todos cederemos a la tentación. En algunos casos, continúa explayando el autor, esta capacidad de resistencia será muy alta, superior a la media, pero en otros, esta será muy baja. De modo que una rutina, de muchos organismos o individuos, con poder, será ir dejando cebos en el camino y ver cuándo y cuantos se agachan a comerlos (Fernández Dols, 1997).

De este modo queda claro el poder de ciertos sectores en una sociedad, que carece de misterio, y que es común utilizar una condena ética desde lo individual, que no impacta en el colectivo (Fernández Dols, 1997).

Según Fernández Dols (1997), podremos realizar un juicio de valor individual, por ejemplo que un político reciba cierta suma de dinero por realizar favores, de igual manera que lo podemos hacer con la prostitución. Pero este compromiso personal, con nuestros principios, no impactarán a nivel colectivo, ya que si alguien compra a un político es porque alguien quiere y puede permitírselo; paralelamente se podría afirmar, que, sin clientes desaparecerían los prostíbulo, y esto se sabe no ha sucedido, en todo el desarrollo de la humanidad (Fernández Dols, 1997).

En este punto, opina el autor antes citado, el freno natural a esta forma de poder sería en el juego de la oferta y la demanda: si el precio de los políticos es alto y el riesgo es mucho, en conjunción con un pequeño margen de beneficio, es posible que tal forma de corrupción no se produzca, por el mero hecho de no ser rentable (Fernández Dols, 1997).

Los poderosos siempre lo serán, porque acceden a bienes restringidos para el resto, lo que hoy comienza como contrabando, mañana será el capital de alguna prestigiosa fundación cultural (Fernández Dols, 1997).

En este punto, Fernández Dols (1997), indica que es necesario pensar en el rigor de las penas impuestas a los políticos corruptos, que harán que el precio sea alto, y que las instituciones encargadas de administrar tal rigor, no puedan hacerlo efectivamente, ya que frente a esta lógica, mayor rigor en las penas, se asocia a una fuente mayor de corrupción, ligada a condenas arbitrarias.

Fernández Dols (1997), opina que otra forma de ejercicio del poder, es la incompetencia, el político o funcionario incapaz, que asume a la administración pública, llevará inexorablemente más allá del propio beneficio a consecuencias más negativas hacia el interior de la administración a la cual fue incluido. El ejercicio del poder en

manos de un incompetente, continúa, es arbitrario y dañino por sí solo, sin necesidad de asociarse al término corrupción.

La tercera cara del poder, según lo indica este mismo autor, es la brutalidad y la que provoca mayor dramatismo, y tiñen a sociedades o épocas, de más corruptas que otras. El recurso del terror como forma de dominación es, como la prostitución, la explotación o la ineptitud tan antigua como el hombre mismo; descansa, su práctica, en la arbitrariedad. A más arbitrariedad más poder y por lo tanto mayor sumisión. El terror y la corrupción, son extremos opuestos de un continuo (Fernández Dols, 1997).

Este mismo autor señala que frente a estas manifestaciones, poco felices del poder, que llamamos: explotación, incompetencia y brutalidad, se contraponen la intención de establecer un orden racional, que sea razonable, eficaz y legítimo para todos los ciudadanos, que nada tiene que ver con la definición de corrupción (Fernández Dols, 1997).

Fernández Dols (1997), expresa que la corrupción, es una enfermedad de la racionalidad. La corrupción se liga íntimamente al concepto de burocracia. Weber (1920, citado en Fernández Dols, 1997), definía a la burocracia como la máxima expresión del orden racional, que garantiza la objetividad y un planteo claro de fines a lograr, aplicándose a la selección, formación y promoción de sus integrantes.

Las burocracias, se han convertido en el eje vertebrador de nuestra sociedad, presentando importantes problemas, pero sin que a la fecha haya aparecido otro sistema que la supere (Fernández Dols, 1997).

En esta tensión entre burocracia ideal y real, refiere Fernández Dols (1997), es donde podemos localizar la corrupción, no sólo ligada a la administración del Estado, sino que es igualmente aplicable a la administración privada. Esto queda de manifiesto tomando en cuenta la definición de corrupción elaborada por el autor antes mencionado como la lógica de anteponer el máximo provecho individual, en aquellos procesos, donde la burocracia, prevé el máximo provecho colectivo. Es por lo dicho que la racionalidad utilitaria individual difiere de la racionalidad utilitaria colectiva, siendo el problema típico de toda burocracia (Fernández Dols, 1997).

Con la instalación de la burocracia, expresa Fernández Dols (1997), ligada al máximo aprovechamiento colectivo, aparece inevitablemente ligado el concepto de norma social. Las normas, explica este autor, son prescripciones que tienden a la uniformidad de comportamientos socialmente aceptados, cuyo incumplimiento es castigado o sancionado. Aparecerán, en las burocracias, los premios y castigos como forma de

regulación de la conducta humana. El logro será la obtención de un equilibrio, aunque sutil, de las normas que enfatizan el bien colectivo y la lógica del máximo provecho individual. Este equilibrio se rompe cuando las normas no se cumplen en forma masiva (Fernández Dols, 1997).

Aparece así, la norma perversa, son normas que según Fernández Dols (1997) están sujetas a sanciones, pero igualmente no se cumplen, un ejemplo claro es el incumplimiento de la velocidad máxima en autopistas o autovías o rutas. El autor antes citado indica que frente a la aparición de una norma de imposible cumplimiento, esta se vería como la aplicación de un mecanismo de dominación, que establece un objetivo imposible de lograr. Esto se vincula a procesos de cambio social acelerados, exigiendo a las organizaciones más cambios de lo que ella es capaz de asumir (Fernández Dols, 1997).

Cuando aparece una norma perversa, no alcanza con que sea genéricamente incumplida, sino que es necesario, que las autoridades de la administración, tengan la necesidad de mantener la impresión que por el contrario, es respetada (Fernández Dols, 1997). Esta relación de ilusión de cumplimiento en relación a normas perversas, dice el mismo autor, recae en una serie de consecuencias, por un lado emocional, que afecta a la imagen de los protagonistas, que sufren un proceso de desmoralización, afecta por igual a administradores y administrados, favorece a la contención de los principios de provecho individual, que se identifican con prácticas corruptas. Aparece aquí, el conocido, como una figura clave en las organizaciones burocráticas públicas o privadas. Este conocido, que a través de su accionar, ascenderá, acumulando más poder, lejos está del logro de los objetivos del máximo provecho colectivo y sí, por el contrario, a través de sus contactos, que serán producto de sus favores. Por lo tanto, en este punto la corrupción dará lugar a formas siniestras de poder (Fernández Dols, 1997).

El autor antes citado indica que las burocracias deberían garantizar el cumplimiento de cierta objetividad a la hora de distribuir el poder. Surge, aquí, en términos políticos, la tensión entre la lealtad basada en las relaciones personales y la lealtad basada en la competencia y los principios weberianos, en acepción al cumplimiento del deber (Fernández Dols, 1997).

Fernández Dols (1997), señala que aquí aparece la disyuntiva, ya que una lealtad basada en el clientelismo será poco rentable en el corto plazo, pero una burocracia basada en funcionarios de carrera será difícil de controlar y poco tranquilizadora para el dirigente. Aquí surgen dice el autor antes citado, las fuentes de distorsión de cualquier

organización política que provoca corrupción; la imposición de criterios para el logro de provecho individual, sobre el principio de provecho colectivo.

#### **4.7. Confianza, justicia y cambio social.**

Según Fernández Dols (2001), es en la cotidianeidad donde compartimos con otras personas objetos o situaciones, que nos inducen a competir, por lo que pensamos que es nuestra posesión y seguros del derecho que tenemos sobre ellas. El sujeto, en su íntimo desarrollo psicológico, tiene una visión particular del mundo que lo rodea, en el cual siempre se tiene razón y se estima mejor que los demás. Este proceso se acentúa con el poder (Fernández Dols, 2001).

Pero para el autor antes mencionado, tener un medio social confiable, es imprescindible para sobrevivir, es por ello que los seres humanos construyen confianza en el núcleo social al cual pertenecen, para ello es necesario evitar la soledad y la incertidumbre. Para el primero, se ha inventado el amor y para el segundo, las normas (Fernández Dols, 2001).

Para Fernández Dols (2001), el amor en términos amplios, es aceptar al otro, identificándonos en él, considerándolo como parte nuestra, esto nos permite sentirnos parte de un grupo; en segundo lugar, para este mismo autor, es considerar intereses compartidos y además, tener una valoración positiva de ellos. Pero ligado al amor aparecen las normas, expresa Fernández Dols (2001), y expone que son aquellas que nos permiten en la vida cotidiana anticipar la respuesta del otro, evitando así la incertidumbre. El cumplimiento de las normas, establece, nos permite calcular el costo o beneficio de un accionar, por otro lado nos permite encuadrarnos dentro de los valores morales que rige la sociedad a la cual pertenecemos (Fernández Dols, 2001).

Según Fernández Dols (2001), el respeto va ligado a la idea de justicia; es previo y elemental, y consiste en ver al otro como persona. Margalit (1998, citado en Fernández Dols, 2001), sostiene: una sociedad en la que existe el respeto, es una sociedad decente. Sin embargo, confiar, aceptar y sentirse atraído hacia una persona, no garantiza una buena convivencia, para lograrla, aparecen las normas, estas hacen más predecible el actuar del otro, por lo tanto reduce la incertidumbre y, como consecuencia, el otro, es más confiable (Fernández Dols, 2001).

Oceja Fernández y Fernández Dols (1998), exponen que las normas tienen dos componentes fundamentales: legitimidad, cuando existe consenso en cuanto a su carácter moral; y eficacia, cuando satisface la función para la cual ha sido diseñada, por lo

tanto es cumplida por la mayoría. Estas dos características, Amplía Fernández Dols (2001), deben darse al mismo tiempo, ya que si no fuera así, la norma se transformaría en perversa. Para ello, indica este autor, se debe lograr el equilibrio para que existan normas que sean legítimas, por los beneficios que aporta, pero además que sea respetada por la mayoría, lo que la hará eficaz. En tanto se confiará en los otros expresa Fernández Dols (2001), siempre que sintamos que se cuidan nuestros intereses, esto es desde su base racional, la existencia de normas facilitará la reducción de incertidumbre en el cálculo de los costos y beneficios, la eficacia, será disuadir a través de la sanción su incumplimiento. Por ello, las sociedades decentes, estarán convencidas en que si la norma es legítima, entonces debe respetarse (Fernández Dols, 2001).

Pero en contrapartida a la dimensión racional, aparecerá la dimensión emocional expresa Fernández Dols (2001), ya que ésta se vincula al contrato social o psicológico, según el cual una persona, espera, en términos informales, ser considerado igual a los demás, compartiendo una identidad, que le permitirá construir su espacio dentro de un grupo de pertenencia, pero también deseará ser respetado y que se le diga la verdad.

Una sociedad expone el autor antes citado puede tener problemas con su contrato psicológico, un monto de desconfianza es endémico en las democracias, favoreciendo o restringiendo la participación política, según los casos. Pero la ausencia total de contrato social marcará a una sociedad como fuertemente injusta (Fernández Dols, 2001).

Como indica Fernández Dols (2001), en una sociedad justa, los sujetos, deben cuidar la formación, extracción y condiciones de vida de aquellos encargados de hacer cumplir las normas. Es por ello que la salud cívica de una sociedad exige la confianza horizontal, entre sus ciudadanos, pero con igual importancia, la vertical, respetando a las Instituciones, o intentando mantener la desconfianza dentro de niveles saludables (Fernández Dols, 2001)

Oceja Fernández, Fernández Dols, González, Jiménez & Berenguer (2001), son de opinión que las personas cumplen las normas, cuando perciben que el costo de su trasgresión es mayor que el posible beneficio. Pero según estos mismos autores, hay normas que se cumplen, aunque no se espere beneficio (desplazarse hacia un costado de la calzada cuando se escucha una sirena de ambulancia y permitir el paso). Hay normas que se transgreden aunque el costo sea elevado (transgredir las velocidades máximas en una carretera) (Oceja Fernández et al., 2001). Weber (1920, citado en Oceja Fernández et al., 2001), sostiene que las personas se ajustarán a este orden en la medida que satisfagan sus necesidades, también, la aceptación dependerá del impacto que ejerce la fuer-

za de la costumbre. Para él, la legitimidad es la cualidad esencial que debe cumplir una norma que pretenda orientar el comportamiento de los sujetos en sociedad.

Los múltiples autores que han estudiado el concepto de legitimidad, acuerdan que para los sujetos, este concepto, opera como un fuerte sentimiento de obligación ante la ley, como un deber ser (Oceja Fernández et al., 2001).

#### **4.8. Por qué obedecemos las leyes**

Para Oceja Fernández y Fernández Dols (1998), la importancia y efectividad de las normas, como ya se expresó, se vincula con la capacidad que esta tiene para imponer ciertas conductas bajo la amenaza del castigo, en esta relación la persuasión es un ítem importante. La practicidad de la norma se establece cuando esta satisface las necesidades y el prestigio de ser obligatoria, entonces, recién ahí estará asociada a la legitimidad (Oceja Fernández & Fernández Dols, 1998).

Según lo exponen los autores citados en el párrafo anterior, la norma tiene la virtud de orientar el comportamiento, fomentando conductas, que son valoradas como positivas, dentro de un grupo social. Oceja Fernández y Fernández Dols (1998), opinan que en la mayoría de las personas, la legitimidad de la norma, es imprescindible para la obtención de prestigio y respeto a la misma. Esto permitirá juzgar el grado en que se cumple una norma y si está de acuerdo con nuestro código moral (Oceja Fernández & Fernández Dols, 1998).

Oceja Fernández y Fernández Dols (1998), afirman que cuanto más legítima sea una norma, con mayor seguridad formará parte del código moral, no solo de un sujeto en particular, sino de una sociedad en general. Valorar algo, significa que se elige por sobre otras opciones, en la valoración de una norma, la legitimidad de la misma, tendrá una incidencia decisiva, por sobre a la eficacia de la misma (Oceja Fernández & Fernández Dols, 1998).

## **CAPÍTULO V**

### **SISTEMA TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL: MODELO INTERACCIONAL COMPORTAMENTAL DEL TRÁNSITO**

## 5.1. Antecedentes

Las causas de las colisiones de tráfico y sus consecuencias, identificando los factores intervinientes en su producción y sus interrelaciones, pueden estudiarse a partir de cinco modelos explicativos (Elvik, Høy, Vaa, Sørensen, 2004), sucedidos cronológicamente: 1) Teoría de los accidentes como sucesos aleatorios; 2) Teoría estadística y de la propensión a los accidentes; 3) Teoría causal de los accidentes; 4) Teoría de sistemas y teoría epidemiológica; y 5) Teoría conductual de los accidentes. Actualmente, partiendo del modelo epidemiológico de causalidad de las colisiones de tránsito y sus consecuencias, se postula el modelo de cadena epidemiológica de las lesiones a consecuencia del tránsito (Bull, 1986; Van Beeck, Borsboom & Mackenbach, 2000).

El enfoque sistémico permitió mejorar sustancialmente el entendimiento de aquellos factores vinculados con el comportamiento, como también las relaciones con la vía pública y con el vehículo, con el objetivo de identificar y atender las principales causas de error y las falencias de diseño que potencian muertes o lesiones en los siniestros viales (Peden et al., 2004).

La adopción de una mirada sistémica constituye una herramienta central en la prevención de traumatismos ocasionados por colisiones de vehículos (Rothe, 2002). Sin embargo, al considerar al factor humano como la principal vía de explicación de dichas colisiones, se robustece a los usuarios individuales de la vía pública como el elemento fundamental del sistema de tránsito (Nantulya, & Muli-Musiime, 2001); consolidando, por ejemplo, la tendencia de adecuar las conductas al volante para que las mismas determinen, directamente, la seguridad del sistema (Pastor et al., 1999).

Es laborioso superar la preferencia a privilegiar uno solo de los enfoques posibles (Koornstra et al., 2002; O'Neill & Mohan, 2000; Tingvall, 1995; Trinca et al., 1988), pues si bien es acertado afirmar que un error cometido por un usuario en la vía pública puede provocar una colisión, ello no implica que esa sea inexorablemente la única causa, o la causa principal de dicho desenlace (Rumar, 1999). Esto se debe a que, como se señaló, las razones pueden buscarse en múltiples y diversos factores (Ponce, Bulnes, Aliaga, Delgada & Solís, 2006).

El ubicar al factor humano como la causa primordial de los siniestros viales, se plantea el inconveniente de que dicho concepto culmina transformándose en un “cajón de sastre” (López-Araujo & Osca Segovia, 2007); metáfora que ilustra que todo es factor humano, por lo cual ningún elemento específico prevalece, predomina e influye sobre otro, pues todos están al mismo nivel, orden, clase y categoría; es decir que todos

cuentan con igual estatus, jerarquía, dependencia y función (Petit, en prensa). Consecuentemente, la psicología del tránsito se ha ocupado esencialmente de la seguridad vial, haciendo hincapié en el estudio del factor humano como el causante principal de riesgos y en su incidencia sobre la misma (Rothengatter, 1997).

Los estudios en materia de seguridad vial se han concentrado en el conductor y la conducción como fuente potencial de riesgos, de manera que los modelos teóricos centrales en psicología se dirigieron en esta línea, a saber: modelos motivacionales y de riesgo (Näätänen & Summala, 1974; Wilde, 1982); modelos jerárquicos de la tarea de conducción (Michon, 1985); y los modelos de error humano (Reason, 1990).

Como consecuencia de lo antedicho, se ha descuidado el estudio de otros usuarios como motociclistas, ciclistas y peatones, así como también otros elementos como ser la accesibilidad o sustentabilidad del sistema de tránsito, y no únicamente la seguridad vial (Ledesma, Poó & Montes, 2013). Uno de los principales retos de la actualidad es el entendimiento de la modificación de los comportamientos relacionados con la movilidad (Gärling, 2005; Gärling & Fujii, 2009). Es decir, el factor humano aporta componentes válidos para aprehender sistémicamente el problema, pero es sólo un elemento más, tampoco debe omitirse el factor social: la interacción social y los valores sociales (Izquierdo, Torres & Martínez, 2013).

## **5.2. Del factor humano al factor psicosocial**

La búsqueda de distinguir, clarificar, ordenar, clasificar y puntualizar el “cajón de sastre” es el origen del planteamiento y enfoque postulado y desarrollado por Petit (en prensa), que propone estructurar, regularizar, establecer, ordenar y organizar las múltiples interacciones de los principales actores que influyen y determinan, definen, limitan y describen el “Sistema Tránsito y Seguridad Vial” (ver figura 1). Para ello, se tienen en cuenta cuatro subsistemas que lo componen, integran y constituyen: tránsito, norma de tránsito, educación vial y contexto. Éstos se distinguen por los actores que los integran pero, fundamentalmente, por el creciente nivel de interacciones, lo cual implica un incremento en la cantidad de vínculos interpersonales involucrados y una mayor complejidad al subsumir cada subsistema al anterior. Las figuras y vínculos relevantes de los cuatro subsistemas son:

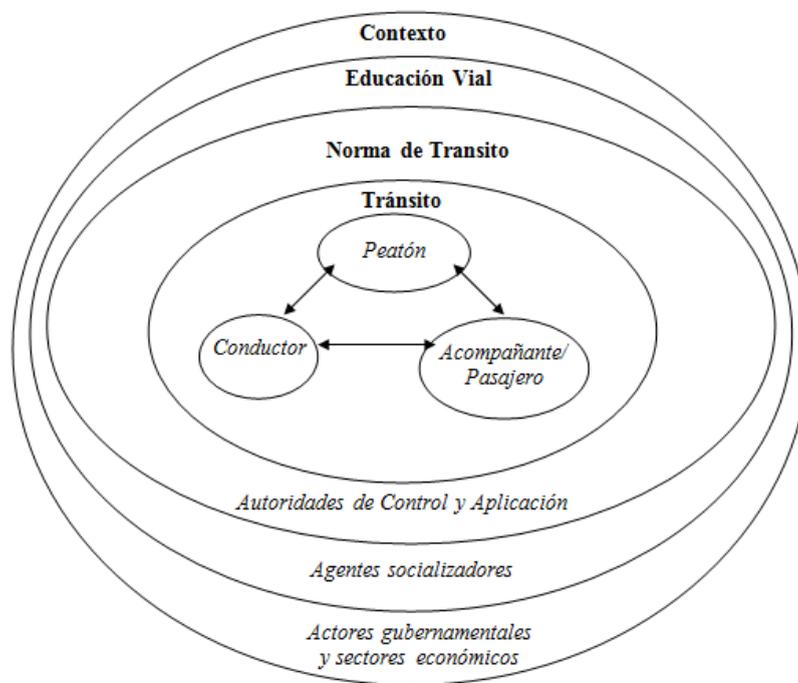
*1- Subsistema Tránsito:* el ámbito de observación se centra en los usuarios de la vía pública, entendidos como espacio que ocupan y excluyendo su carácter o

condición de ente. Los sujetos destacados aquí son: conductor, acompañante y/o pasajero y peatón.

2- *Subsistema Norma de Tránsito*: su órbita de injerencia se limita al código de tránsito que regula la circulación en la vía pública, y a las autoridades que velan por su control (cumplimiento) y aplicación. Los sujetos relevantes son: policía y/o agentes de control de tránsito y autoridades judiciales.

3- *Subsistema Educación Vial*: el agente socializador abarca a toda institución y persona que ejerza la práctica educativa, y se diferencian por su pertenencia dentro del universo educativo: educación formal, educación no formal y educación informal. El grupo de educadores se integra entonces por padres, pareja, amigos, instructores, maestros y profesores, medios de comunicación, TICs y asociaciones sin fines de lucro.

4- *Subsistema Contexto*: incluye, por un lado, el sector gubernamental de toma de decisiones en materia de tránsito y seguridad vial. Los sujetos preponderantes son los actores políticos que integran el poder legislativo y el ejecutivo. Y por otro, el sector económico, público y privado, involucrado directamente e indirectamente en el área automovilística, transporte y vialidad. Los sujetos preponderantes son las empresas e industrias del sector.



**Figura 1.** Sistema Tránsito y Seguridad Vial

### 5.3. Modelo Interaccional Comportamental del Tránsito

El Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito tiene por objetivos, en primer lugar, determinar las situaciones y condiciones en las que se encuentra el Sistema Tránsito y Seguridad Vial, sistema que permite definir el factor psicosocial y que se construye a partir de los actores y sus interacciones, de cada subsistema (tránsito, norma de tránsito, educación vial y contexto), como de la vinculación entre ellos (Petit, 2014). En segundo lugar, refiere el autor, integrar y fusionar tanto los comportamientos de los actores de los diferentes subsistemas como los elementos y/o fenómenos propios de cada uno de ellos, los cuales enmarcan los comportamientos de los sujetos. Poder establecer los parámetros de su dinámica para afrontar la diversidad, variedad y variabilidad de situaciones, eventos, circunstancias e identidad que se desarrollan en el Sistema Tránsito y Seguridad Vial (Petit, en prensa).

El modelo, tal como fue diseñado por Petit (2014), es integrado por comportamientos y/o elementos distribuidos en los ejes Y (Y1 e Y2), por un lado, y X (X1 y X2), por el otro. Este mismo autor explica que el eje Y se integra por un solo tipo de comportamiento: conductas realizadas por iguales actores en las mismas condiciones y situaciones (Subsistema), siendo Y1 el Comportamiento YO que implica conductas propias, autopercebidas y/u observadas directamente, e Y2 el Comportamiento OTRO, en el cual intervienen conductas ajenas, percibidas u observadas indirectamente. El eje X se compone por la combinación de diferentes comportamientos y/o elementos, actores, situaciones y condiciones (diferentes Subsistemas), pudiendo ser también el mismo comportamiento que el del eje Y, pero variando el actor, situación y/o condición (Subsistema); el eje X se distribuye en la Variable A y la Variable B.

Petit (2014), explica que el punto de intersección entre los ejes Y (valores Y1 e Y2) y X (valores X1 y X2), determina la situación y condición del Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito, en el que se desenvuelven los comportamientos y/o los elementos a partir de su ubicación en el cuadrante del plano, delimitado por las coordenadas polares positivas ([+]: 0) y negativas ([-]: 6); indicando las condiciones en las que se encuentra el Sistema Tránsito y Seguridad Vial:

- A) *Sistema en Armonía*: punto de intersección ubicado en las coordenadas de los cuadrantes superiores izquierdo del plano.
- B) *Sistema en Disputa*: punto de intersección ubicado en las coordenadas de los cuadrantes medios del plano.

C) *Sistema en Disonancia*: punto de intersección ubicado en las coordenadas de los cuadrantes inferiores derecho del plano.

D) *Zona de Exclusión*: punto de intersección ubicado en las coordenadas de los cuadrantes inferior izquierdo o superior derecho del plano.

Las condiciones varían en su *estabilidad* (movimiento), *solvencia* (control), y *proyección* (el movimiento y/o el control posee flexibilidad, o no, y/o rigidez, o no). A excepción de la Zona de Exclusión en la que no es factible sistémicamente la interacción, asociación y vinculación de los actores y/o elementos (Petit, 2014).

El autor antes citado expone que El Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito presenta tres áreas de interacción, más la Zona de Exclusión (ausencia de vinculación), asignadas a los actores y/o elementos:

1. *Sistema en Armonía*: las asociaciones armónicas de los actores o elementos posibilitan un Sistema Tránsito y Seguridad Vial *estable, solvente* y con proyección de *rigidez* pero con capacidad de *flexibilidad*.
2. *Sistema en Disputa*: las interacciones en disputa de los actores o elementos conllevan un Sistema Tránsito y Seguridad Vial con *inestabilidad* de movimiento e/o *insolvencia* en el control de los comportamientos y/o elementos, y con proyección de movimiento y *sin rigidez*, con capacidad de *flexibilidad*.
3. *Sistema en Disonancia*: las vinculaciones en disonancia de los actores y/o elementos produce un Sistema Tránsito y Seguridad Vial con *inestabilidad, insolvencia* y con proyección de movimiento, pero *sin capacidad de flexibilizarse, con rigidez*.
4. *Zona de Exclusión*: los actores y/o elementos se repelen por lo cual uno de los ejes es *expulsado* del Sistema Tránsito y Seguridad Vial.

El nivel, situación y capacidad de las condiciones de interacción en su *estabilidad, solvencia y proyección*, se indica en la distancia de las polaridades, positivas ([+]: 0) y negativas ([-]: 6), entre Y y X (Petit, 2014). El autor antes mencionado indica que la diferencia de polaridad entre los comportamientos y/o elementos de los ejes Y y X, indica la situación y capacidad de estabilidad, solvencia y proyección: a mayor distancia mayor deficiencia en las condiciones de interacción; no así en la Zona de Exclusión donde el eje con menor valor (positivo [+]), promedio, es expulsado del Sistema Tránsito y Seguridad Vial.

En síntesis, Petit (2014) propone que el Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito (ver figura 2) se integra de cuatro componentes:

A) Ejes: Y (Y1 e Y2) y X (X1 y X2).

B) Comportamientos y/o elementos: igual comportamiento (Comportamiento YO y Comportamiento OTRO) y diferente y/o igual comportamiento y/o elemento (Variable A y Variable B).

C) Polaridades: (+) Positiva: 0; y (-) Negativa: 6.

D) Situaciones de Interacciones Comportamentales de Tránsito:

- 1- *Sistema en Armonía*: zona superior izquierda, color verde.
- 2- *Sistema en Disputa*: zona central, color amarillo
- 3- *Sistema en Disonancia*: zona inferior derecha, color rojo.
- 4- *Zona de Exclusión*: zona inferior izquierda o margen superior derecho, color gris.

<b>Y: COMPORTAMIENTO "YO" y "OTRO"</b>	<b>(+)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>(-)</b> <b>(+)</b>
	<b>1</b>							<b>1</b>
	<b>2</b>							<b>2</b>
	<b>3</b>							<b>3</b>
	<b>4</b>							<b>4</b>
	<b>5</b>							<b>5</b>
	<b>6</b>							<b>6</b>
	<b>(-)</b> <b>(+)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>(-)</b>
<b>X: VARIABLE "A" y "B"</b>								

*Figura 2.* Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito

**CAPÍTULO VI**  
**METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

## **6.1. Objetivos generales**

- a. Comparar la frecuencia con la que los conductores de autos perciben a sus pares, y se autoperciben, realizando conductas agresivas en el tránsito, según aspectos sociodemográficos.
- b. Comparar la eficacia de diferentes medidas para disminuir los siniestros viales y la valoración hacia la norma/código de tránsito como regulador del mismo, según características sociodemográficas.
- c. Diagnosticar la situación del Sistema Tránsito y Seguridad Vial, incorporando diferenciadores intra e inter grupales del vector comportamiento del Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito, a partir de lo cual se trazará un sendero comportamental.

## **6.2. Objetivos específicos**

- a. Caracterizar a la muestra según aspectos sociodemográficos.
- b. Describir la frecuencia con la que los conductores de autos perciben que realizan conductas agresivas en el tránsito.
- c. Describir la frecuencia con la que los conductores de autos perciben que los otros conductores de autos realizan conductas agresivas en el tránsito.
- d. Describir la valoración hacia la norma/código de tránsito que auto perciben los jóvenes como peatones.
- e. Describir la valoración hacia la norma/código de tránsito que perciben los jóvenes de los otros peatones.
- f. Comparar la frecuencia con la que los conductores de autos perciben que realizan conductas agresivas en el tránsito según características sociodemográficas.
- g. Comparar la frecuencia con la que los conductores de autos perciben que los otros conductores de autos realizan conductas agresivas en el tránsito según aspectos sociodemográficos
- h. Comparar la valoración hacia la norma/código de tránsito que auto perciben los jóvenes como peatones según aspectos sociodemográficos.
- i. Comparar la valoración hacia la norma/código de tránsito que perciben los jóvenes de los otros peatones según variables sociodemográficas.
- j. Diagnosticar la situación del Sistema Tránsito y Seguridad Vial a partir del Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito.

- k. Diagnosticar la situación del Sistema Tránsito y Seguridad Vial, incorporando diferenciadores inter grupales del vector comportamiento del Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito, a partir de lo cual se trazará un sendero comportamental.

### **6.3. Hipótesis**

*H 1:* El bajo comportamiento agresivo que los jóvenes universitarios conductores de auto autoperceben, también lo observan en los otros conductores de auto.

*H 2:* Los jóvenes universitarios cumplen las Normas de Tránsito como peatón en forma irregular.

*H 3:* El comportamiento agresivo que los jóvenes universitarios perciben en los otros conductores de auto, varía según si posee o no licencia para conducir.

*H 4:* El comportamiento agresivo que los jóvenes universitarios perciben en los otros conductores de auto, varía según sexo.

*H 5:* La valoración por parte de los peatones de sexo femenino da cuenta de un mayor cumplimiento de la Norma de Tránsito, en comparación con los hombres.

*H 6:* El Sistema Tránsito y Seguridad Vial diagnosticado a partir del Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito, se encuentra en una zona de disputa.

### **6.4. Justificación y relevancia**

La situación actual de las colisiones de tránsito es manifiesta, tanto para las sociedades como para los estados nacionales y organismos internacionales. En 2004, el informe de la Organización Mundial de la Salud describió el complejo panorama de la situación detallando que aproximadamente 1,2 millones de personas pierden la vida cada año en todo el mundo a causa de choques en la vía pública (el número de lesionados llegaría a 50 millones), previendo que entre 2000 y 2020 la cifra de muertes por causas del tránsito ascendería alrededor de 65% en todo el mundo, pudiendo incrementarse hasta un 80% en países de bajos y medianos ingresos.

El estudio del tránsito y la seguridad vial en la Argentina adquiere ciertas particularidades al encontrarse frente a la existencia de un ejemplo inequívoco de ilegalidad general o anomia que produce disfuncionalidad en la sociedad, expresada en el número de fallecidos. Este fenómeno conlleva consecuencias preocupantes en la circulación

urbana que involucra como factor humano a los conductores de auto y peatones, ambos integrantes del Sistema de Tránsito y Seguridad Vial.

Por tal motivo el abordaje de esta temática adquiere especial relevancia debido a la imperiosa necesidad de explorar dispositivos que permitan modificar la conducta de los jóvenes estudiantes universitarios conductores de auto; e incidir, a través de la educación vial, en el comportamiento de los futuros conductores: los peatones; teniendo presente que el tránsito es un sistema en el cual los usuarios interactúan y se determinan mutuamente.

Las políticas públicas orientadas a velar por el bienestar de la población deben estar solventadas en estudios empíricos que brinden información precisa y detallada de este fenómeno complejo.

### **6.5. Tipo de estudio**

Ex post facto, comparativo.

### **6.6. Población**

La población estuvo constituida por jóvenes estudiantes de universidades públicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. La unidad de análisis estuvo integrada por sujetos que sean usuarios de la vía pública de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

### **6.7. Instrumentos**

Se utilizó un cuestionario autoadministrado compuesto por:

*Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RAIA (Petit, 2013):* Consta de 72 enunciados con un formato de respuesta tipo Likert de 6 puntos, que oscila desde 1= nunca a 6= siempre. La escala evalúa la frecuencia con la que los conductores de auto perciben que realizan conductas agresivas en el tránsito y la frecuencia con la que perciben que los otros conductores de auto realizan conductas agresivas en el tránsito. A mayor puntuación mayor comportamiento agresivo. La fiabilidad original de la escala autoperceptiva fue de Alfa de Cronbach= .79 y en la escala perceptiva fue el Alfa de Cronbach = .82 (Petit, 2012).

*Escala Cumplimiento de la norma de tránsito -P.yo. RAIA (Petit, 2012):* Consta de 3 enunciados con un formato de respuesta tipo Likert de 6 puntos, que oscila desde 1= nunca a 6= siempre. Evalúa la frecuencia con la que los peatones autoperciben que

cumplen la norma de tránsito. A mayor puntuación mayor incumplimiento normativo como peatón. La fiabilidad original de la escala fue de Alfa de Cronbach= .88.

*Escala Cumplimiento de la norma de tránsito -P. otro. RAI A (Petit, 2011):* Esta escala está formada por 3 ítems con un formato tipo Likert que va desde 1= nunca hasta 6= siempre. Evalúa la frecuencia con la que los sujetos perciben que los peatones cumplen la norma de tránsito. A mayor puntuación mayor incumplimiento normativo de los peatones. La fiabilidad de la escala fue de Alfa de Cronbach = .91.

*Cuestionario de variables sociodemográficas (Petit, 2012):* Preguntas sociodemográficas relativas a la carrera, zona de residencia, sexo, edad, estado civil, remuneración mensual que percibe por su trabajo y si posee o no licencia para conducir.

El cuestionario se presenta en el Anexo.

## **6.8. Procedimiento**

Los participantes contestaron voluntariamente, de forma anónima, un cuestionario auto-aplicado entregado personalmente, en el establecimiento al cual acuden a cursar la carrera que estudian, y respondido sin límite de tiempo en el momento.

## **6.9. Análisis**

Los datos fueron cargados y procesados por el paquete estadístico SPSS 19 (en español) y los algoritmos se han ejecutado con el software **MATLAB**®, a partir de los cuales se generaron los gráficos.

## **6.10. Participantes**

Se tomó una muestra no probabilística accidental simple, durante los meses marzo y agosto del año 2014, compuesta por 150 jóvenes estudiantes universitarios (integrada de siguiente forma: 38 estudiantes de la carrera de Psicología, 25 estudiantes de la carrera de Ciencias Económicas, 25 estudiantes de la carrera de Derecho y 62 estudiantes de la carrera de ingeniería donde el 35,3% son mujeres y el 64,7% hombres, con una edad promedio de 24,42 (DT=5,45; Mediana=23; Max.=55, Min.=18). El 53,3% reside en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el 46,7% en el Gran Buenos Aires. Respecto al estado civil el 78,7% es soltero, el 7,3% convive y/o está en pareja de hecho, el 3,3% está casado, el 0,7% está separado y el 10,0% está en pareja. En lo referido a la remuneración mensual el 27,6% recibe hasta 3000 pesos, el 27,6% entre 3001 a 5000, el 44,7

entre 5001 a 10.000. Por último, el 45,3% posee licencia para conducir, cuyo promedio es de 5,16 años (DT=5,58; Mediana=4; Max.=37, Min.=1).

<b>TABLA 1</b>			
<b>Tabla resumen variables globales descriptoras de la muestra</b>			
<b>Variable</b>	<b>Etiqueta</b>	<b>N</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Carrera que estudia</b>	Derecho	25	16,7
	Ciencias Económicas	25	16,7
	Ingeniería	62	41,3
	Psicología	38	25,3
<b>Zona de residencia</b>	Ciudad Autónoma de Buenos Aires	80	53,3
	Gran Buenos Aires	70	46,7
<b>Edad</b>	18 a 21 años	42	30,0
	22 a 24 años	61	43,6
	25 a 31 años	37	26,4
<b>Sexo</b>	Hombre	97	64,7
	Mujer	53	35,3
<b>Estado Civil</b>	Soltero/a	118	78,7
	Convive/pareja de hecho	11	7,3
	Casado/a	5	3,3
	Separado/a	1	0,7
	En pareja	15	10,0
<b>Licencia para conducir</b>	Sí	68	45,3
	No	82	54,7
<b>Remuneración</b>	De 1001 a 3000	21	27,6
	De 3001 a 5000	21	27,6
	De 5001 a 10000	34	44,7
<b>Trabaja</b>	Sí	84	56,0
	No	66	44,0

**CAPÍTULO VII**  
**RESULTADOS**

## 7. Resultados

Se calcularon los estadísticos descriptivos de los ítems de ambas escalas y se obtuvieron los valores de asimetría y curtosis para analizar la normalidad de las mismas. Se obtuvieron índices comprendidos entre  $\pm 1,5$  en todas las variables, lo cual resulta óptimo para realizar análisis estadísticos paramétricos (George & Mallery, 2003).

En el presente estudio la *Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A* mostró en la escala autoperceptiva un Alfa de Cronbach= .75 y en la escala perceptiva un Alfa de Cronbach = .78, similar al de la formulación original de Petit (2012); de la *Escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito- PyC. RA1A* se obtuvo un Alfa de Cronbach=.87 análogo al de la muestra original (Petit, 2012).

En la tabla 2 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los ítems de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autoperceptiva (Yo).

<b>Tabla 2</b>			
<b>Estadísticos descriptivos de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autoperceptiva (Yo).</b>			
<b>Factor</b>	<b>Ítems</b>	<b>Media</b>	<b>Desv. Típica</b>
<b>Conducta Directa</b>	1- Dañar a otro conductor con objeto contundente (palo, botella, lata, piedra, fierro, etc.).	1.11	0.64
	2- Dañar a otro conductor con arma de fuego o punzante.	1.14	0.70
	3- Dañar a otro conductor con puñetazos o patadas.	1.26	0.82
	4- Dañar a un peatón con objeto contundente (palo, botella, lata, piedra, fierro, etc.).	1.14	0.66
	5- Dañar a un peatón con arma de fuego o punzante.	1.13	0.70
	6- Dañar a un peatón con puñetazos o patadas.	1.16	0.69
	40- Gritar e insultar verbalmente al conductor de otro auto.	2.07	1.30
	41- Gritar e insultar verbalmente al conductor del colectivo.	2.17	1.49
	42- Gritar e insultar verbalmente al conductor del taxi o remís.	2.14	1.46
	43- Gritar e insultar verbalmente al conductor de la bicicleta.	1.91	1.32
	44- Gritar e insultar verbalmente al conductor de la moto.	2.17	1.53

	45- Gritar e insultar verbalmente a un peatón.	1.84	1.27
	54- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de otro auto.	2.14	1.42
	55- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor del colectivo.	2.13	1.50
	56- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor del taxi o remís.	2.11	1.49
	57- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de la bicicleta.	1.84	1.33
	58- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de la moto.	1.91	1.34
	59- Hacer gestos rudos e insultantes a un peatón.	1.83	1.31
<b>Pre- Conducta</b>	7- Conducir alcoholizado (superior a 0,5 g por litro en sangre).	1.56	1.07
	8- Conducir bajo efectos de drogas o estupefactivos.	1.39	1.12
	9- Conducir excediendo los límites de velocidad permitidos.	2.16	1.24
	10- Cruzar con el semáforo en luz roja.	1.93	1.20
	28- Frenar repentinamente el auto para provocar que el vehículo de atrás frene bruscamente.	1.43	1.08
	29- Incorporarse bruscamente a la circulación provocando el frenado de otro vehículo.	1.51	0.81
	36- Conducir a alta velocidad por encima del ritmo de circulación de la vía.	2.09	1.24
	38- Cambiar repentinamente de carril de circulación.	1.97	1.20
	39- Cambiar frecuentemente de carril de circulación.	1.97	1.30
	51- No señalizar las maniobras de giros (izquierda y derecha) a otro vehículo.	1.56	1.11
	52- No señalizar los cambios de carril de circulación a otro vehículo.	1.64	1.10
	53- Utilizar el carril derecho para adelantar a otro vehículo.	2.21	1.40
	60- Mandar mensajes de textos (SMS) mientras conduce.	2.39	1.40
	61- Hacer que la puerta del auto golpee contra la del otro vehículo estacionado al lado.	1.30	0.85
68- Cruzar con el semáforo en luz amarilla.	3.30	1.67	
71- Hablar por celular (teléfono en mano o sistema manos libres) mientras conduce.	2.61	1.54	
<b>Conducta Mediatizada</b>	13- Correr con el auto carreras a otro auto.	1.30	0.87
	14- Correr con el auto carreras a un colectivo.	1.43	1.69
	15- Correr con el auto carreras a un taxi o remís.	1.29	0.96
	16- Correr con el auto carreras a una moto.	1.19	0.76
	17- Hacer movimientos repentinos e inesperados.	1.43	1.09

	dos para amenazar a otro auto.		
	18- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a un colectivo.	1.42	1.09
	19- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a un taxi o remís.	1.36	0.99
	20- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a una bicicleta.	1.23	0.80
	21- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a una moto.	1.26	0.81
	23- Acelerar cuando otro auto quiere adelantar.	1.77	0.98
	24- Acelerar cuando un colectivo quiere adelantar.	1.73	1.02
	25- Acelerar cuando un taxi o remís quiere adelantar.	1.81	1.01
	26- Acelerar cuando una bicicleta quiere adelantar.	1.46	1.11
	27- Acelerar cuando una moto quiere adelantar.	1.57	1.00
	30- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de otro auto.	1.57	1.04
	31- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de un colectivo.	1.51	0.98
	32- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de un taxi o remís.	1.46	0.89
	33- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de una bicicleta.	1.30	0.78
	34- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de una moto.	1.40	0.85
	37- Aproximar el auto por detrás "pisando los talones" a otro vehículo.	1.99	1.31
	46- No ceder el paso cuando otro auto tiene el derecho de paso.	1.90	1.10
	47- No ceder el paso cuando un colectivo tiene el derecho de paso.	1.79	1.12
	48- No ceder el paso cuando un taxi o remís tiene el derecho de paso.	1.84	1.15
	49- No ceder el paso cuando una bicicleta tiene el derecho de paso.	1.73	1.11
	50- No ceder el paso cuando una moto tiene el derecho de paso.	1.81	1.15
	62- Ocupar rápidamente un lugar libre para estacionar mientras otro vehículo está a la espera.	1.44	0.95
	63- Tocar la bocina insistentemente a otro vehículo.	1.94	1.31
	64- Tocar la bocina de forma continua a otro vehículo.	1.94	1.41
	65- Tocar la bocina insistentemente a un peatón.	1.76	1.18
	66- Tocar la bocina de forma continua a un peatón.	1.69	1.17

	69- Hacer, con las luces altas, señales repetidas a otro vehículo.	2.93	1.46
	70- Hacer, con las luces altas, señales insistentes a otro vehículo.	2.59	1.52
<b>Peatón - Conductor</b>	22- Doblar en las esquinas no reguladas por semáforo sin detenerse para dar paso a un peatón.	2.11	1.59
	35- No detener el auto en las esquinas no reguladas por semáforo para dar paso a un peatón.	1.99	1.26
	67- Detener el auto sobre la senda peatonal ante un semáforo en luz roja.	2.16	1.28
	72- Doblar en las esquinas, semáforo habilitando al conductor, sin detenerse para dar paso a un peatón.	2.16	1.45

En la tabla 3 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los ítems de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros).

<b>Tabla 3</b>			
<b>Estadísticos descriptivos de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros).</b>			
<b>Factor</b>	<b>Ítems</b>	<b>Media</b>	<b>Desv. Típica</b>
<b>Conducta Directa</b>	1- Dañar a otro conductor con objeto contundente (palo, botella, lata, piedra, fierro, etc.).	2.25	1.30
	2- Dañar a otro conductor con arma de fuego o punzante.	2.23	1.35
	3- Dañar a otro conductor con puñetazos o patadas.	2.88	1.44
	4- Dañar a un peatón con objeto contundente (palo, botella, lata, piedra, fierro, etc.).	2.31	1.38
	5- Dañar a un peatón con arma de fuego o punzante.	2.12	1.35
	6- Dañar a un peatón con puñetazos o patadas.	2.61	1.35
	40- Gritar e insultar verbalmente al conductor de otro auto.	3.94	1.52
	41- Gritar e insultar verbalmente al conductor del colectivo.	3.91	1.55
	42- Gritar e insultar verbalmente al conductor del taxi o remis.	3.93	1.52
	43- Gritar e insultar verbalmente al conductor de la bicicleta.	3.48	1.57
	44- Gritar e insultar verbalmente al conductor de la moto.	3.83	1.57

	45- Gritar e insultar verbalmente a un peatón.	3.81	1.63
	54- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de otro auto.	3.67	1.52
	55- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor del colectivo.	3.53	1.57
	56- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor del taxi o remís.	3.62	1.46
	57- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de la bicicleta.	3.29	1.64
	58- Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de la moto.	3.63	1.55
	59- Hacer gestos rudos e insultantes a un peatón.	3.55	1.61
<b>Pre - Conducta</b>	7- Conducir alcoholizado (superior a 0,5 g por litro en sangre).	3.71	1.46
	8- Conducir bajo efectos de drogas o estupefacientes.	3.32	1.51
	9- Conducir excediendo los límites de velocidad permitidos.	4.02	1.49
	10- Cruzar con el semáforo en luz roja.	3.86	1.54
	28- Frenar repentinamente el auto para provocar que el vehículo de atrás frene bruscamente.	2.63	1.59
	29- Incorporarse bruscamente a la circulación provocando el frenado de otro vehículo.	3.07	1.44
	36- Conducir a alta velocidad por encima del ritmo de circulación de la vía.	3.63	1.48
	38- Cambiar repentinamente de carril de circulación.	3.71	1.45
	39- Cambiar frecuentemente de carril de circulación.	3.59	1.50
	51- No señalizar las maniobras de giros (izquierda y derecha) a otro vehículo.	3.63	1.50
	52- No señalizar los cambios de carril de circulación a otro vehículo.	3.67	1.59
	53- Utilizar el carril derecho para adelantar a otro vehículo.	3.67	1.48
	60- Mandar mensajes de textos (SMS) mientras conduce.	4.18	1.58
	61- Hacer que la puerta del auto golpee contra la del otro vehículo estacionado al lado.	2.51	1.51
68- Cruzar con el semáforo en luz amarilla.	4.25	1.55	
71- Hablar por celular (teléfono en mano o sistema manos libres) mientras conduce.	4.19	1.56	
<b>Conducta Mediatizada</b>	13- Correr con el auto carreras a otro auto.	2.96	1.42
	14- Correr con el auto carreras a un colectivo.	2.35	3.67
	15- Correr con el auto carreras a un taxi o remís.	2.09	1.31
	16- Correr con el auto carreras a una moto.	2.46	1.47
	17- Hacer movimientos repentinos e inespera-	2.91	1.46

	dos para amenazar a otro auto.		
	18- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a un colectivo.	2.58	1.44
	19- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a un taxi o remís.	2.47	1.27
	20- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a una bicicleta.	2.19	1.26
	21- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a una moto.	2.82	2.40
	23- Acelerar cuando otro auto quiere adelantar.	3.51	1.51
	24- Acelerar cuando un colectivo quiere adelantar.	3.17	1.48
	25- Acelerar cuando un taxi o remís quiere adelantar.	3.22	1.43
	26- Acelerar cuando una bicicleta quiere adelantar.	2.76	1.55
	27- Acelerar cuando una moto quiere adelantar.	2.92	1.56
	30- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de otro auto.	3.23	1.54
	31- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de un colectivo.	2.82	1.48
	32- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de un taxi o remís.	2.93	1.48
	33- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de una bicicleta.	2.75	1.51
	34- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de una moto.	2.87	1.51
	37- Aproximar el auto por detrás "pisando los talones" a otro vehículo.	3.65	1.42
	46- No ceder el paso cuando otro auto tiene el derecho de paso.	3.47	1.48
	47- No ceder el paso cuando un colectivo tiene el derecho de paso.	3.21	1.50
	48- No ceder el paso cuando un taxi o remís tiene el derecho de paso.	3.25	1.46
	49- No ceder el paso cuando una bicicleta tiene el derecho de paso.	3.27	1.58
	50- No ceder el paso cuando una moto tiene el derecho de paso	3.40	1.54
	62- Ocupar rápidamente un lugar libre para estacionar mientras otro vehículo está a la espera.	3.19	1.53
	63- Tocar la bocina insistentemente a otro vehículo.	3.86	1.51
	64- Tocar la bocina de forma continua a otro vehículo.	3.80	1.57
	65- Tocar la bocina insistentemente a un peatón.	3.38	1.60
	66- Tocar la bocina de forma continua a un peatón.	3.33	1.57

	69- Hacer, con las luces altas, señales repetidas a otro vehículo.	3.56	1.50
	70- Hacer, con las luces altas, señales insistentes a otro vehículo.	3.41	1.52
<b>Peatón Conductor</b>	22- Doblar en las esquinas no reguladas por semáforo sin detenerse para dar paso a un peatón.	3.47	1.51
	35- No detener el auto en las esquinas no reguladas por semáforo para dar paso a un peatón.	3.49	1.53
	67- Detener el auto sobre la senda peatonal ante un semáforo en luz roja.	3.79	1.53
	72- Doblar en las esquinas, semáforo habilitando al conductor, sin detenerse para dar paso a un peatón.	3.73	1.56

En la tabla 4 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los ítems de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.yo. RA1A.

<b>Tabla 4</b>			
<b>Estadísticos descriptivos de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito – P.yo. RA1A</b>			
<b>Factor</b>	<b>Ítems</b>	<b>Media</b>	<b>Desv. típica</b>
Cumplimiento normativo de los peatones	Al cruzar la calle elijo el trayecto por su rapidez antes que por su seguridad	3.43	1.53
	Cruzo las calles por zonas que no son las esquinas o pasos indicados para tal efecto	3.35	1.40
	No respeto los semáforos para peatón si veo que no vienen vehículos	3.74	1.60

En la tabla 5 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los ítems de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.otro. RA1A.

<b>Tabla 5</b>			
<b>Estadísticos descriptivos de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito – P.otro. RA1A</b>			

<b>Factor</b>	<b>Ítems</b>	<b>Media</b>	<b>Desv. típica</b>
Cumplimiento normativo de los peatones	Al cruzar la calle elijen el trayecto por su rapidez ante que por su seguridad	4.29	1.30
	Cruzan la calle por zonas que no son las esquinas o pasos indicados para tal efecto	4.38	1.16
	No respetan los semáforos para peatón si ven que no vienen vehículos	4.71	1.25

En la tabla 6 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de las variables Conducta directa, Conducta mediatizada, Pre – Conducta, Peatón - Conductor y Agresividad Yo, de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autoperceptiva (Yo).

<b>Tabla 6</b>		
<b>Estadísticos descriptivos de las variables Conducta directa, Conducta mediatizada, Pre – Conducta y Peatón - Conductor de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autoperceptiva (Yo).</b>		
<b>VARIABLES</b>	<b>Media</b>	<b>Desv. típica</b>
Conducta directa	1.73	0.88
Conducta mediatizada	1.67	0.74
Pre – Conducta	1.93	0.77
Peatón – Conductor	2.10	0.93
Agresividad Yo	1.88	0.74

En la tabla 7 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de las variables Conducta directa, Conducta mediatizada, Pre – Conducta, Peatón - Conductor y Agresividad Otros, de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros).

<b>Tabla 7</b>		
<b>Estadísticos descriptivos de las variables Conducta directa, Conducta mediatizada, Pre – Conducta y Peatón - Conductor de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros).</b>		
<b>VARIABLES</b>	<b>Media</b>	<b>Desv. típica</b>
Conducta directa	3.25	1.15
Conducta mediatizada	3.05	1.08
Pre – Conducta	3.60	1.12
Peatón – Conductor	3.62	1.25

Agresividad Otros	3.39	1.05
-------------------	------	------

En la tabla 8 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de las variables Cumplimiento normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.yo. RA1A y Cumplimiento normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.otro.

<b>Tabla 8</b>		
<b>Estadísticos descriptivos de las variables Cumplimiento normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.yo. RA1A y Cumplimiento normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito – P.otro. RA1A.</b>		
<b>Variabes</b>	<b>Media</b>	<b>Desv. típica</b>
Cumplimiento normativo de los peatones- yo	3.50	1.24
Cumplimiento normativo de los peatones- otros	4.46	1.05

El análisis estadístico de las diferencias en las puntuaciones de los valores Conducta directa, Conducta mediatizada, Pre – Conducta, Peatón – Conductor y Agresividad Otros, de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A perceptiva (Otros), entre el grupo hombre y mujer, mostró la existencia de diferencias estadísticamente significativas en las variables Conducta Mediatizada, Pre – Conducta, Peatón – Conductor y Agresividad Otros. En estos casos, las mujeres mostraban puntuaciones medias más altas en comparación con los hombres; es decir, las mujeres perciben más que los hombres, que otros realizan un comportamiento agresivo (ver tabla 9).

<b>Tabla 9</b>				
<b>Prueba t de Student para muestras independientes de los valores Conducta directa, Conducta mediatizada, Pre – Conducta y Peatón – Conductor, de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros), entre el grupo hombre y mujer</b>				
<b>Variabes</b>	<b>Media</b>			<b>t</b>
	<b>Total</b>	<b>Hombre</b>	<b>Mujer</b>	
<b>Conducta Directa</b>	3.25 (1.15)	3.12 (1.12)	3.49 (1.16)	<b>-1.92</b>
<b>Conducta Mediatizada</b>	3.05 (1.08)	2.87 (0.97)	3.38 (1.19)	<b>-2.80**</b>
<b>Pre-Conducta</b>	3.60 (1.12)	3.46 (1.12)	3.90 (1.42)	<b>-2.05*</b>
	3.62	3.46	3.86	<b>-2.07*</b>

<b>Peatón-Conductor</b>	(1.25)	(0.99)	(1.29)	
<b>Agresividad Otros</b>	3.39 (1.05)	3.23 (0.93)	3.66 (1.21)	<b>-2.34*</b>
<b>*p&lt; .05; **p&lt; .01. Entre paréntesis aparecen las desviaciones típicas.</b>				

El análisis estadístico de las diferencias de las puntuaciones de los valores Conducta directa, Conducta mediatizada, Pre – Conducta, Peatón – Conductor y Agresividad Otros, de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A perceptiva (Otros), entre el grupo que posee y no posee licencia para conducir, mostró la existencia de diferencias estadísticamente significativas en todas las variables de la escala. En todos los casos, los que no poseen licencia mostraron puntuaciones medias más altas en comparación con los que sí poseen; es decir, los que no tienen licencia de conducir perciben un mayor comportamiento agresivo en el tránsito por parte de otros. (Ver tabla 10).

<b>Tabla 10</b>				
<b>Prueba t de Student para muestras independientes de los valores Conducta directa, Conducta mediatizada, Pre – Conducta y Peatón – Conductor, de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros), entre el grupo que posee y no posee licencia para conducir.</b>				
<b>Variables</b>	<b>Media</b>			<b>t</b>
	<b>Total</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	
<b>Conducta Directa</b>	3.25 (1.15)	2.96 (0.93)	3.49 (1.25)	<b>-2.89*</b>
<b>Conducta Mediatizada</b>	3.05 (1.08)	2.76 (0.80)	3.29 (1.21)	<b>-3.08*</b>
<b>Pre-Conducta</b>	3.60 (1.12)	3.22 (0.96)	3.94 (1.37)	<b>-3.63***</b>
<b>Peatón-Conductor</b>	3.62 (1.25)	3.31 (0.79)	3.84 (1.28)	<b>-2.93*</b>
<b>Agresividad Otros</b>	3.39 (1.05)	3.07 (0.74)	3.64 (1.19)	<b>-3.37**</b>
<b>*p&lt; .005; **p= .001; ***p&lt; .001. Entre paréntesis aparecen las desviaciones típicas.</b>				

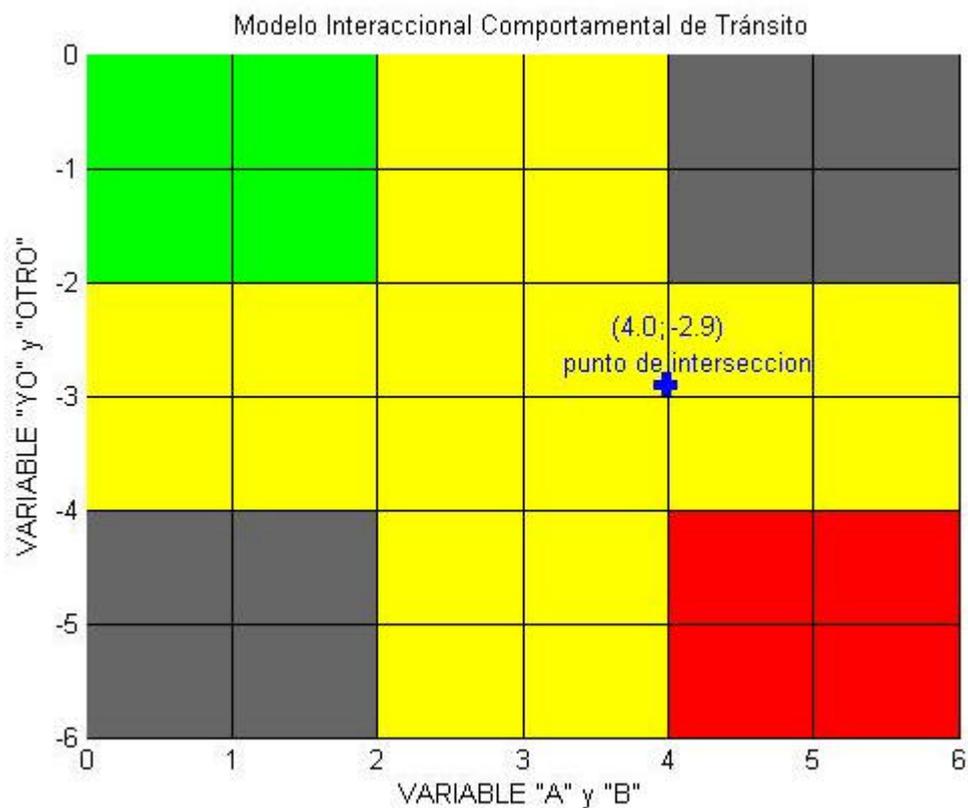
El análisis estadístico de las diferencias de las puntuaciones de los valores Cumplimiento normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Trans-

ito –P.yo. RA1A y Cumplimiento normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.otro. RA1A, entre el grupo hombre y mujer, mostró la existencia de diferencias estadísticamente significativas entre ambos grupos en el valor Cumplimiento normativo de los peatones- yo. En este caso, los hombres mostraron puntuaciones medias más altas en comparación con las mujeres; es decir, los hombres auto perciben que incumplen en mayor grado la Norma de Tránsito que como se autoperci ben las mujeres en relación a su propio incumplimiento de la Norma. (Ver tabla 11).

<b>Tabla 11</b>				
<b>Prueba t de Student para muestras independientes de los valores Cumplimiento normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito – P.yo. RA1A y Cumplimiento normativo de los peatones de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.otro. RA1A, entre el grupo hombre y mujer</b>				
<b>Variab les</b>	<b>Media</b>			<b>t</b>
	<b>Total</b>	<b>Hombre</b>	<b>Mujer</b>	
<b>Cumplimiento normativo de los pe a- tones- yo</b>	3.50 (1.24)	3.69 (1.21)	3.16 (1.24)	<b>2.49*</b>
<b>Cumplimiento normativo de los pe a- tones- otros</b>	4.46 (1.05)	4.53 (1.02)	4.32 (1.11)	<b>1.13</b>
<b>*p&lt; .05. Entre paréntesis aparecen las desviaciones típicas.</b>				

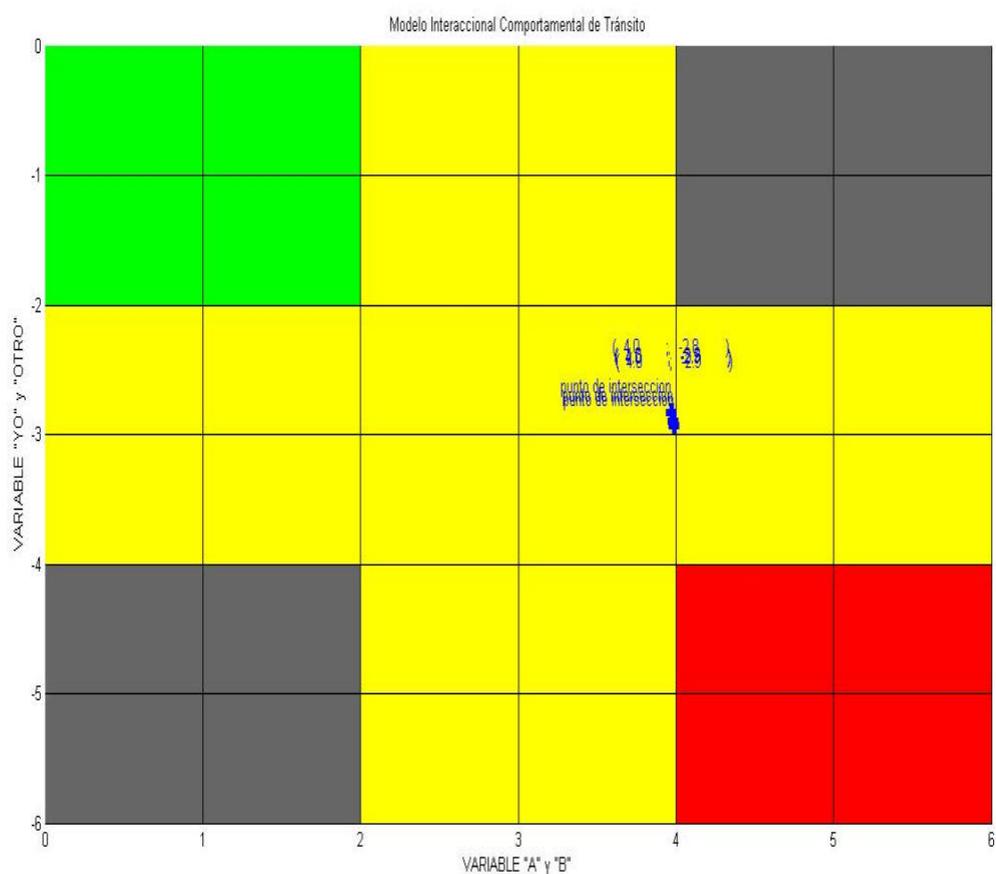
El grafico 1 refleja el diagnóstico del STSV a partir del MICT: el eje X estuvo integrado por las medias de las escalas **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.yo. RA1A** y **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.otro. RA1A** y el eje Y estuvo integrado por las medias de las escalas **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A**, **autoperceptiva (Yo)** y **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A**, **perceptiva (Otros)**.

**Grafico 1: diagnostico**



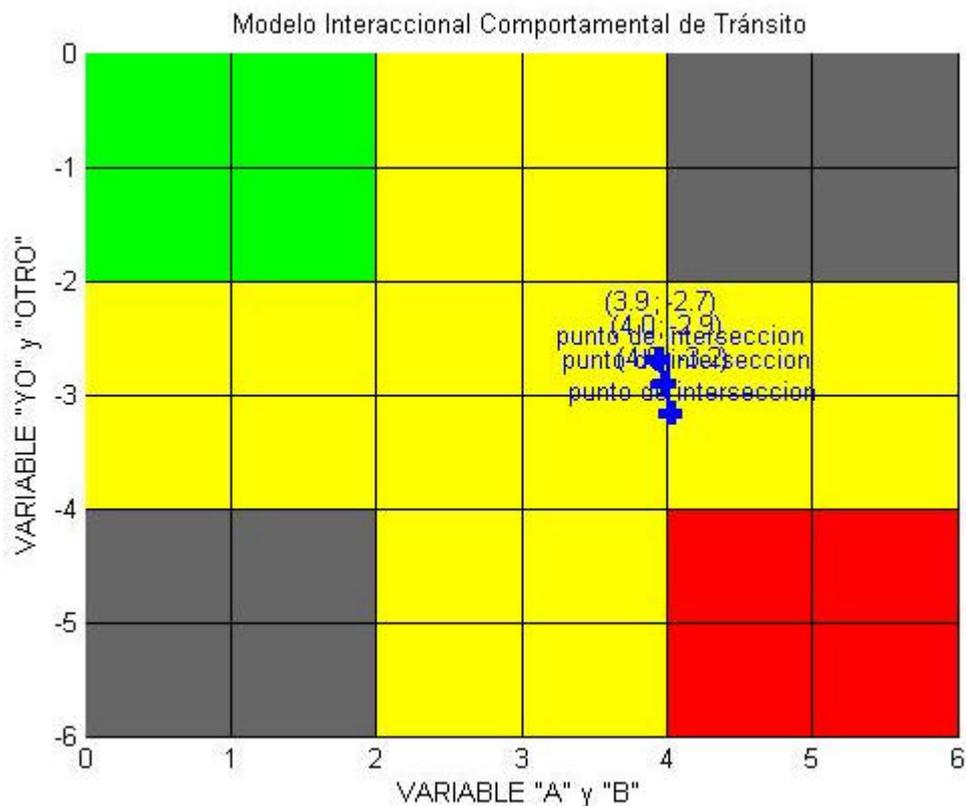
El grafico 2 refleja el diagnóstico del STSV a partir del MICT: el eje X estuvo integrado por las medias de las escalas **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.yo. RA1A** y **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.otro. RA1A** y el eje Y estuvo integrado por las medias de las escalas **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autoperceptiva (Yo)** y **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros)**, dando cuenta de un sendero comportamental de tres eslabones, generados sobre el eje Y, a partir del diferencial intergrupar: edad (18 a 21 años, 22 a 24 años, 25 a 31 años).

**Grafico 2: edad**



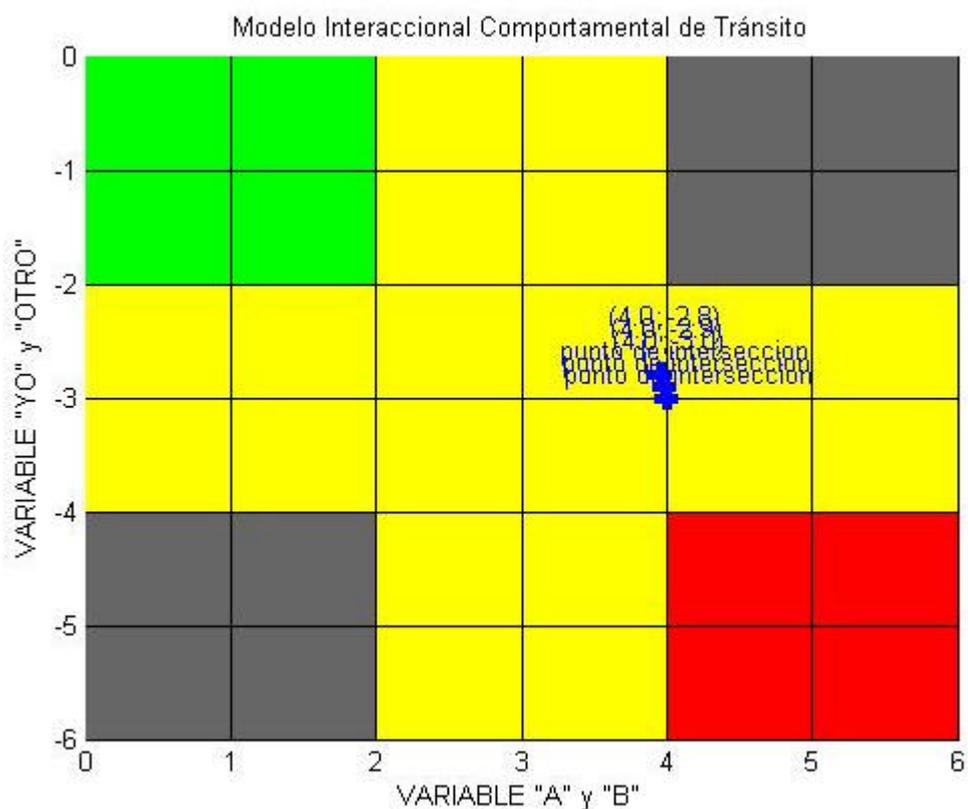
El grafico 3 refleja el diagnóstico del STSV a partir del MICT: el eje X estuvo integrado por las medias de las escalas **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.yo. RA1A** y **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.otro. RA1A** y el eje Y estuvo integrado por las medias de las escalas **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autoperceptiva (Yo)** y **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros)**, dando cuenta de un sendero comportamental de dos eslabones, generados sobre el eje Y, a partir del diferencial intergrupual: licencia (posee licencia para conducir y no posee licencia para conducir).

**Grafico 3: licencia**



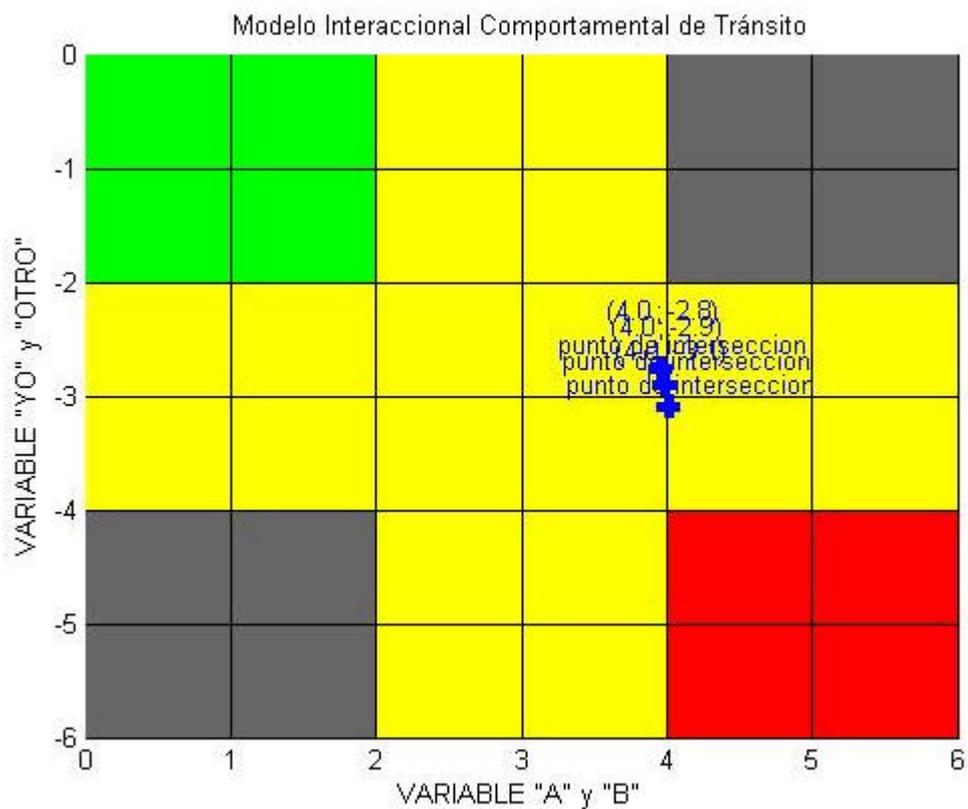
El grafico 4 refleja el diagnóstico del STSV a partir del MICT: el eje X estuvo integrado por las medias de las escalas **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.yo. RA1A** y **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.otro. RA1A** y el eje Y estuvo integrado por las medias de las escalas **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autoperceptiva (Yo)** y **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros)**, dando cuenta de un sendero comportamental de dos eslabones, generados sobre el eje Y, a partir del diferencial intergrupla: zona de residencia (Ciudad Autónoma de Buenos Aires; Gran Buenos Aires).

**Grafico 4: residencia**



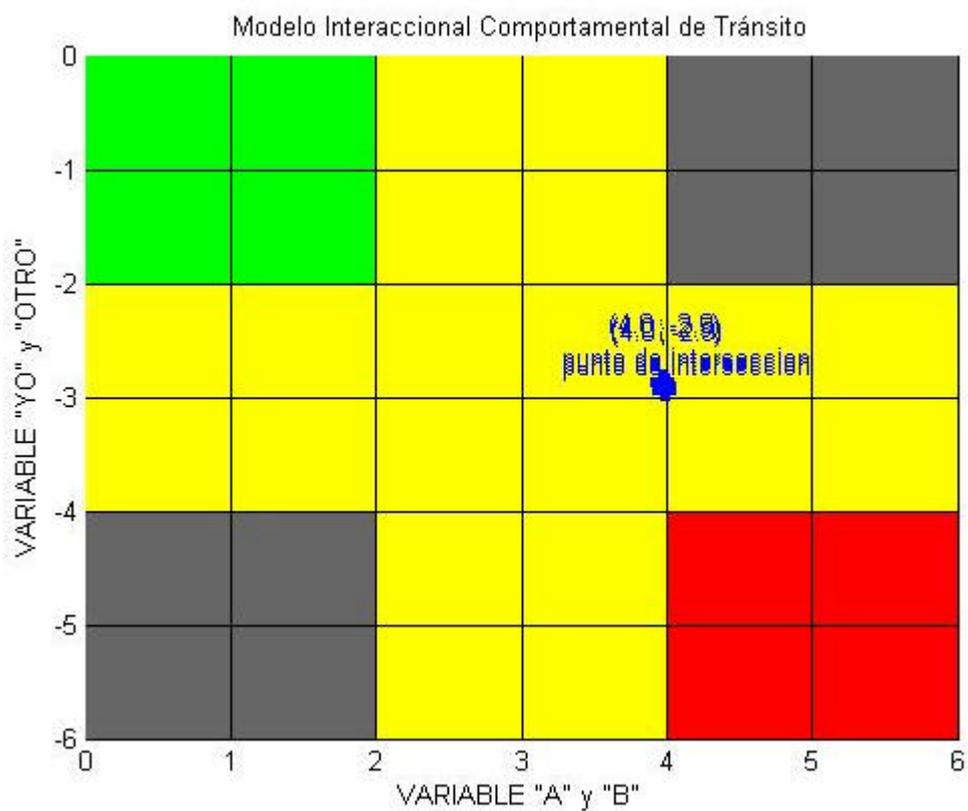
El grafico 5 refleja el diagnóstico del STSV a partir del MICT: el eje X estuvo integrado por las medias de las escalas **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.yo. RA1A** y **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.otro. RA1A** y el eje Y estuvo integrado por las medias de las escalas **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autopercptiva (Yo)** y **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros)**, dando cuenta de un sendero comportamental de dos eslabones, generados sobre el eje Y, a partir del diferencial intergrupl: sexo (masculino; femenino).

**Grafico 5: sexo**



El grafico 6 refleja el diagnóstico del STSV a partir del MICT: el eje X estuvo integrado por las medias de las escalas **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.yo. RA1A** y **Escala Cumplimiento de la Norma de Transito –P.otro. RA1A** y el eje Y estuvo integrado por las medias de las escalas **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, autoperceptiva (Yo)** y **Agresividad en el Tránsito- PyC. RA1A, perceptiva (Otros)**, dando cuenta de un sendero comportamental de dos eslabones, generados sobre el eje Y, a partir del diferencial intergrupala: trabaja (trabaja o no trabaja).

**Grafico 6: trabaja**



**CAPÍTULO VIII**  
**DISCUSIÓN**

## 8. Discusión

A partir de la muestra integrada por jóvenes estudiantes universitarios conductores de auto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el presente estudio tenía por objetivos en primer lugar describir la frecuencia con la que los conductores de autos perciben que realizan conductas agresivas en el tránsito y describir la frecuencia con la que los conductores de autos perciben que los otros conductores de autos realizan conductas agresivas en el tránsito; En segundo lugar describir la valoración hacia la norma/código de tránsito que auto perciben los jóvenes como peatones y la valoración hacia la norma/código de tránsito que perciben los jóvenes de los otros peatones; En tercer lugar comparar la valoración hacia la norma/código de tránsito que auto perciben los jóvenes como peatones y la valoración hacia la norma/código de tránsito que perciben los jóvenes de los otros peatones, según características sociodemográficas; En cuarto lugar comparar la frecuencia con la que los conductores de autos perciben que realizan conductas agresivas en el tránsito y la frecuencia con la que los conductores de autos perciben que los otros conductores de autos realizan conductas agresivas en el tránsito, según aspectos sociodemográficos. Y por último diagnosticar la situación del Sistema Tránsito y Seguridad Vial a partir del Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito, así como incorporar diferenciadores inter grupales del vector comportamiento de dicho modelo a fin de trazar un sendero comportamental.

A partir de la información ofrecida por el análisis descriptivo del comportamiento agresivo percibido y comportamiento agresivo autopercebido se puede sostener la hipótesis según la cual se observa un bajo comportamiento agresivo autopercebido y una baja agresividad percibida en el otro conductor (con una tendencia a la alza). Una posible explicación de la mencionada hipótesis sería que la imagen de sí mismo, en contraposición a la percepción de la conducta agresiva del otro, es probable que esté siendo influida por el factor de deseabilidad social, es decir, la sociedad desaprueba las conductas riesgosas de los conductores que ponen en peligro la vida de los otros, por lo cual los conductores de auto son reticentes a admitir que van en contra de la valoración social.

Al comparar el comportamiento agresivo, percibido y autopercebido y el grado de agresividad según la variable sociodemográfica sexo, se observó que las mujeres perciben más que los hombres, que otros realizan un comportamiento agresivo y atribuyen una mayor agresividad a dichos comportamientos; esto puede deberse a la mayor percepción y capacidad de observación de las mujeres, al igual que la valoración, ya que

al realizar en menor grado los comportamientos agresivos, sobredimensionan estos. Entre el grupo posee licencia para conducir y aquel que no posee licencia, se observó que los jóvenes que no poseen licencia para conducir perciben un mayor comportamiento agresivo y a su vez atribuyen una mayor agresividad a los comportamientos. Esto puede deberse a que los peatones al no pertenecer al grupo “conductores” suelen ser más distantes a aquellos que están inmersos en la cotidianeidad de la conducción, es aquí donde aparece el sesgo de juzgar más críticamente a los conductores, por no pertenecer a dicho endogrupo.

Finalmente, en cuanto al cumplimiento de la norma de tránsito como peatón, la información obtenida permite concluir que las mujeres autoperciben que cumplen en mayor grado que los hombres con la norma de tránsito. Esto confirmaría el sesgo machista que asocia la mala conducción al género femenino.

En cuanto al diagnóstico del Sistema de Tránsito y Seguridad Vial a partir del Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito, la información obtenida de dicha investigación nos permite describir que el estado actual del mismo se encuentra en disputa de los actores con una leve tendencia hacia la zona de exclusión, donde los actores y/o elementos se repelen por lo cual uno de los ejes es expulsado del Sistema Tránsito y Seguridad Vial. Que el Sistema actualmente se encuentre en la zona de disputa nos indica que el mismo refleja inestabilidad de movimiento comportamental de las conductas agresivas versus cumplimiento normativo, sumergiendo al mismo en una puja constante, ya que hay múltiples comportamientos y muy diversos sucediendo al mismo momento; dando cuenta de una proyección en movimiento y la ausencia de rigidez, con capacidad de flexibilidad, lo cual nos indica que el sistema es permeable a los cambios que se puedan llegar a realizar en el eje cumplimiento normativo, y a la vez es dinámico en su evolución. Esto nos presenta un perfil complejo de cómo se comportan los actores del Subsistema Tránsito: peatones y conductores, si bien los instrumentos están especializados en evaluar la agresividad y el cumplimiento de la norma de tránsito, han brindado un panorama de diversas conductas riesgosas que pueden derivar en colisiones de tránsito, las cuales pueden producir fatalidades tanto en el conductor como en cualquier persona que forma parte del Sistema Tránsito y Seguridad Vial. Es por lo expuesto que modificar comportamientos transgresores o riesgosos, así como prevenir los mismos, es la meta que deben proponerse los actores involucrados para lograr la reducción de víctimas mortales y lesionadas en la siniestralidad vial.

Está de más decir que los resultados de la presente investigación en ninguna manera pretenden dar una explicación acabada del problema, sino que indica el estado actual de la situación del tránsito y la seguridad vial en Argentina y marca un sendero para que se pueda continuar avanzando en esta misma dirección en materia de Psicología del Tránsito. Finalmente ninguna intervención en la seguridad y educación vial puede dejar de tener como base y sustento a la investigación empírica, debido a la magnitud y complejidad de la materia.

## **ANEXO**

P.1) A continuación, se presentan afirmaciones respecto a la **problemática** de los **accidentes de tránsito**. **Valore su grado de acuerdo** con las mismas, utilizando la siguiente escala:

1	2	3	4	5	6
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>Bastante en desacuerdo</b>	<b>Algo en desacuerdo</b>	<b>Algo de Acuerdo</b>	<b>Bastante de acuerdo</b>	<b>Totalmente de Acuerdo</b>

1- El accidente de tránsito es fruto del azar.	1	2	3	4	5	6
2- El accidente de tránsito se puede evitar si el conductor es hábil manejando.	1	2	3	4	5	6
3- El accidente de tránsito es consecuencia del inadecuado comportamiento de los peatones.	1	2	3	4	5	6
4- El accidente de tránsito se puede prevenir respetando las normas de tránsito.	1	2	3	4	5	6
5- El accidente de tránsito obedece al destino.	1	2	3	4	5	6
6- El accidente de tránsito se puede prevenir con vigilancia de los agentes de control de tránsito.	1	2	3	4	5	6
7- El accidente de tránsito es inevitable.	1	2	3	4	5	6
8- El accidente de tránsito es consecuencia del inadecuado comportamiento de los conductores de auto.	1	2	3	4	5	6

P.2) A continuación se presenta una serie de **conductas**, que pueden suceder en el **tránsito** de la **CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES**. Si posee licencia para conducir valore con qué frecuencia las realiza usted como conductor de auto (YO) y evalúe también a otros conductores de auto (OTROS). En caso de no poseer licencia para conducir evalúe solo los ítems referidos a los otros conductores de auto (OTROS). Utilice la siguiente escala:

1	2	3	4	5	6
<b>Nunca</b>					<b>Siempre</b>

1- Dañar a otro conductor con objeto contundente (palo, botella, lata, piedra, fierro, etc.).	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
2- Dañar a otro conductor con arma de fuego o punzante.	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6

3- Dañar a otro conductor con puñetazos o patadas.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
4. Dañar a un peatón con objeto contundente (palo, botella, lata, piedra, fierro, etc.).	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
5- Dañar a un peatón con arma de fuego o punzante.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
6- Dañar a un peatón con puñetazos o patadas.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
7. Conducir alcoholizado (superior a 0,5 g por litro en sangre).	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
8- Conducir bajo efectos de drogas o estupefacientes.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
9- Conducir excediendo los límites de velocidad máximos permitidos.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
10- Cruzar con el semáforo en luz roja.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
11- Parar y salir del auto para enfrentarse con otro conductor.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
12- Parar y salir del auto para enfrentarse con un peatón.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
13- Correr con el auto carreras a otro auto.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
14- Correr con el auto carreras a un colectivo.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
15- Correr con el auto carreras a un taxi o remis.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
16- Correr con el auto carreras a una moto.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
17- Hacer movimientos repentinos e inesperados para	YO	1	2	3	4	5	6

<b>amenazar a otro auto.</b>	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>18- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a un colectivo.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>19- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a un taxi o remis.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>20- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a una bicicleta.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>21- Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a una moto.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>22- Doblar en las esquinas no reguladas por semáforo sin detenerse para dar paso a un peatón.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>23- Acelerar cuando otro auto quiere adelantar.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>24- Acelerar cuando un colectivo quiere adelantar.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>25- Acelerar cuando un taxi o remis quiere adelantar.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>26- Acelerar cuando una bicicleta quiere adelantar.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>27- Acelerar cuando una moto quiere adelantar.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>28- Frenar repentinamente el auto para provocar que el vehículo de atrás frene bruscamente.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>29- Incorporarse bruscamente a la circulación provocando el frenado de otro vehículo.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>30- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de otro auto.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6
<b>31- Cerrar con el auto, impidiendo el paso de un colectivo.</b>	<b>YO</b>	1	2	3	4	5	6
	<b>OTROS</b>	1	2	3	4	5	6

32- Cerrar con el <b>auto</b> , impidiendo el <b>paso</b> de un <b>taxi</b> o <b>remis</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
33- Cerrar con el <b>auto</b> , impidiendo el <b>paso</b> de una <b>bicicleta</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
34- Cerrar con el <b>auto</b> , impidiendo el <b>paso</b> de una <b>moto</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
35- No detener el <b>auto</b> en las <b>esquinas no reguladas</b> por <b>semáforo</b> para <b>dar paso</b> a un <b>peatón</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
36- Conducir a alta velocidad por encima del ritmo de <b>circulación de la vía</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
37- Aproximar el <b>auto</b> por <b>detrás</b> "pisando los talones" a <b>otro vehículo</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
38- Cambiar repentinamente de <b>carril de circulación</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
39- Cambiar frecuentemente de <b>carril de circulación</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
40- Gritar e insultar verbalmente al <b>conductor</b> de <b>otro auto</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
41- Gritar e insultar verbalmente al <b>conductor</b> del <b>colectivo</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
42- Gritar e insultar verbalmente al <b>conductor</b> del <b>taxi</b> o <b>remis</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
43- Gritar e insultar verbalmente al <b>conductor</b> de la <b>bicicleta</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
44- Gritar e insultar verbalmente al <b>conductor</b> de la <b>moto</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
45- Gritar e insultar verbalmente a un <b>peatón</b> .	YO	1	2	3	4	5	6

	OTROS	1	2	3	4	5	6
46- No ceder el <b>paso</b> cuando <b>otro auto</b> tiene el <b>derecho de paso</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
47- No ceder el <b>paso</b> cuando un <b>colectivo</b> tiene el <b>derecho de paso</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
48- No ceder el <b>paso</b> cuando un <b>taxi</b> o <b>remis</b> tiene el <b>derecho de paso</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
49- No ceder el <b>paso</b> cuando una <b>bicicleta</b> tiene el <b>derecho de paso</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
50- No ceder el <b>paso</b> cuando una <b>moto</b> tiene el <b>derecho de paso</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
51- No <b>señalizar</b> las <b>maniobras de giros</b> (izquierda y derecha) a <b>otro vehículo</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
52- No <b>señalizar</b> los <b>cambios de carril de circulación</b> a <b>otro vehículo</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
53- Utilizar el <b>carril derecho</b> para <b>adelantar</b> a <b>otro vehículo</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
54- Hacer <b>gestos rudos e insultantes</b> al <b>conductor</b> de <b>otro auto</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
55- Hacer <b>gestos rudos e insultantes</b> al <b>conductor</b> del <b>colectivo</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
56- Hacer <b>gestos rudos e insultantes</b> al <b>conductor</b> del <b>taxi</b> o <b>remis</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
57- Hacer <b>gestos rudos e insultantes</b> al <b>conductor</b> de la <b>bicicleta</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
58- Hacer <b>gestos rudos e insultantes</b> al <b>conductor</b> de la <b>moto</b> .	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6

59- Hacer gestos rudos e insultantes a un peatón.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
60- Mandar mensajes de textos (SMS) mientras conduce.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
61- Hacer que la puerta del auto golpee contra la del otro vehículo estacionado al lado.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
62- Ocupar rápidamente un lugar libre para estacionar mientras otro vehículo esta a la espera.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
63- Tocar la bocina insistentemente a otro vehículo.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
64- Tocar la bocina de forma continua a otro vehículo.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
65- Tocar la bocina insistentemente a un peatón.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
66- Tocar la bocina de forma continua a un peatón.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
67- Detener el auto sobre la senda peatonal ante un semáforo en luz roja.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
68- Cruzar con el semáforo en luz amarilla.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
69- Hacer, con las luces altas, señales repetidas a otro vehículo.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
70- Hacer, con las luces altas, señales insistentes a otro vehículo.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
71- Hablar por celular (teléfono en mano o sistema manos libres) mientras conduce.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6
72- Doblar en las esquinas, semáforo habilitando al conductor, sin detenerse para dar paso a un peatón.	YO	1	2	3	4	5	6
	OTROS	1	2	3	4	5	6

P.3) A continuación, le solicitamos que valore el **grado de agresividad** de una serie de **conductas que realizan los conductores de auto en el tránsito de la Capital Federal**. *Utilice la siguiente escala:*

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Totalmente no agresivo</b>					<b>Totalmente agresivo</b>

1- Dañar a otro <b>conductor</b> con <b>objeto contundente</b> (palo, botella, lata, piedra, fierro, etc.).	1	2	3	4	5	6
2- Dañar a otro <b>conductor</b> con <b>arma de fuego</b> o <b>punzante</b> .	1	2	3	4	5	6
3- Dañar a otro <b>conductor</b> con <b>puñetazos</b> o <b>patadas</b> .	1	2	3	4	5	6
4. Dañar a un <b>peatón</b> con <b>objeto contundente</b> (palo, botella, lata, piedra, fierro, etc.).	1	2	3	4	5	6
5- Dañar a un <b>peatón</b> con <b>arma de fuego</b> o <b>punzante</b> .	1	2	3	4	5	6
6- Dañar a un <b>peatón</b> con <b>puñetazos</b> o <b>patadas</b> .	1	2	3	4	5	6
7. <b>Conducir alcoholizado</b> (superior a 0,5 g por litro en sangre).	1	2	3	4	5	6
8- <b>Conducir</b> bajo <b>efectos</b> de <b>drogas</b> o <b>estupefacientes</b> .	1	2	3	4	5	6
9- <b>Conducir</b> excediendo los <b>límites</b> de <b>velocidad</b> <b>máximos</b> <b>permitidos</b> .	1	2	3	4	5	6
10- <b>Cruzar</b> con el <b>semáforo</b> en <b>luz roja</b> .	1	2	3	4	5	6
11- <b>Parar</b> y <b>salir</b> del <b>auto</b> para <b>enfrentarse</b> con <b>otro conductor</b> .	1	2	3	4	5	6
12- <b>Parar</b> y <b>salir</b> del <b>auto</b> para <b>enfrentarse</b> con un <b>peatón</b> .	1	2	3	4	5	6
13- <b>Correr</b> con el <b>auto</b> <b>carreras</b> a <b>otro auto</b> .	1	2	3	4	5	6
14- <b>Correr</b> con el <b>auto</b> <b>carreras</b> a un <b>colectivo</b> .	1	2	3	4	5	6
15- <b>Correr</b> con el <b>auto</b> <b>carreras</b> a un <b>taxi</b> o <b>remis</b> .	1	2	3	4	5	6
16- <b>Correr</b> con el <b>auto</b> <b>carreras</b> a una <b>moto</b> .	1	2	3	4	5	6
17- <b>Hacer</b> movimientos <b>repentinos</b> e <b>inesperados</b> para <b>amenazar</b> a <b>otro auto</b> .	1	2	3	4	5	6
18- <b>Hacer</b> movimientos <b>repentinos</b> e <b>inesperados</b> para <b>amenazar</b> a un <b>colectivo</b> .	1	2	3	4	5	6
19- <b>Hacer</b> movimientos <b>repentinos</b> e <b>inesperados</b> para <b>amenazar</b> a un <b>taxi</b> o <b>remis</b> .	1	2	3	4	5	6
20- <b>Hacer</b> movimientos <b>repentinos</b> e <b>inesperados</b> para <b>amenazar</b> a	1	2	3	4	5	6

una <b>bicicleta</b> .						
21- <b>Hacer movimientos repentinos e inesperados para amenazar a una moto.</b>	1	2	3	4	5	6
22- <b>Doblar en las esquinas no reguladas por semáforo sin detenerse para dar paso a un peatón.</b>	1	2	3	4	5	6
23- <b>Acelerar cuando otro auto quiere adelantar.</b>	1	2	3	4	5	6
24- <b>Acelerar cuando un colectivo quiere adelantar.</b>	1	2	3	4	5	6
25- <b>Acelerar cuando un taxi o remis quiere adelantar.</b>	1	2	3	4	5	6
26- <b>Acelerar cuando una bicicleta quiere adelantar.</b>	1	2	3	4	5	6
27- <b>Acelerar cuando una moto quiere adelantar.</b>	1	2	3	4	5	6
28- <b>Frenar repentinamente el auto para provocar que el vehículo de atrás frene bruscamente.</b>	1	2	3	4	5	6
29- <b>Incorporarse bruscamente a la circulación provocando el frenado de otro vehículo.</b>	1	2	3	4	5	6
30- <b>Cerrar con el auto, impidiendo el paso de otro auto.</b>	1	2	3	4	5	6
31- <b>Cerrar con el auto, impidiendo el paso de un colectivo.</b>	1	2	3	4	5	6
32- <b>Cerrar con el auto, impidiendo el paso de un taxi o remis.</b>	1	2	3	4	5	6
33- <b>Cerrar con el auto, impidiendo el paso de una bicicleta.</b>	1	2	3	4	5	6
34- <b>Cerrar con el auto, impidiendo el paso de una moto.</b>	1	2	3	4	5	6
35- <b>No detener el auto en las esquinas no reguladas por semáforo para dar paso a un peatón.</b>	1	2	3	4	5	6
36- <b>Conducir a alta velocidad por encima del ritmo de circulación de la vía.</b>	1	2	3	4	5	6
37- <b>Aproximar el auto por detrás "pisando los talones" a otro vehículo.</b>	1	2	3	4	5	6
38- <b>Cambiar repentinamente de carril de circulación.</b>	1	2	3	4	5	6
39- <b>Cambiar frecuentemente de carril de circulación.</b>	1	2	3	4	5	6
40- <b>Gritar e insultar verbalmente al conductor de otro auto.</b>	1	2	3	4	5	6
41- <b>Gritar e insultar verbalmente al conductor del colectivo.</b>	1	2	3	4	5	6
42- <b>Gritar e insultar verbalmente al conductor del taxi o remis.</b>	1	2	3	4	5	6
43- <b>Gritar e insultar verbalmente al conductor de la bicicleta.</b>	1	2	3	4	5	6
44- <b>Gritar e insultar verbalmente al conductor de la moto.</b>	1	2	3	4	5	6

45- <b>Gritar e insultar verbalmente a un peatón.</b>	1	2	3	4	5	6
46- <b>No ceder el paso cuando otro auto tiene el derecho de paso.</b>	1	2	3	4	5	6
47- <b>No ceder el paso cuando un colectivo tiene el derecho de paso.</b>	1	2	3	4	5	6
48- <b>No ceder el paso cuando un taxi o remis tiene el derecho de paso.</b>	1	2	3	4	5	6
49- <b>No ceder el paso cuando una bicicleta tiene el derecho de paso.</b>	1	2	3	4	5	6
50- <b>No ceder el paso cuando una moto tiene el derecho de paso</b>	1	2	3	4	5	6
51- <b>No señalar las maniobras de giros (izquierda y derecha) a otro vehículo.</b>	1	2	3	4	5	6
52- <b>No señalar los cambios de carril de circulación a otro vehículo.</b>	1	2	3	4	5	6
53- <b>Utilizar el carril derecho para adelantar a otro vehículo.</b>	1	2	3	4	5	6
54- <b>Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de otro auto.</b>	1	2	3	4	5	6
55- <b>Hacer gestos rudos e insultantes al conductor del colectivo.</b>	1	2	3	4	5	6
56- <b>Hacer gestos rudos e insultantes al conductor del taxi o remis.</b>	1	2	3	4	5	6
57- <b>Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de la bicicleta.</b>	1	2	3	4	5	6
58- <b>Hacer gestos rudos e insultantes al conductor de la moto.</b>	1	2	3	4	5	6
59- <b>Hacer gestos rudos e insultantes a un peatón.</b>	1	2	3	4	5	6
60- <b>Mandar mensajes de textos (SMS) mientras conduce.</b>	1	2	3	4	5	6
61- <b>Hacer que la puerta del auto golpee contra la del otro vehículo estacionado al lado.</b>	1	2	3	4	5	6
62- <b>Ocupar rápidamente un lugar libre para estacionar mientras otro vehículo esta a la espera.</b>	1	2	3	4	5	6
63- <b>Tocar la bocina insistentemente a otro vehículo.</b>	1	2	3	4	5	6
64- <b>Tocar la bocina de forma continua a otro vehículo.</b>	1	2	3	4	5	6
65- <b>Tocar la bocina insistentemente a un peatón.</b>	1	2	3	4	5	6
66- <b>Tocar la bocina de forma continua a un peatón.</b>	1	2	3	4	5	6
67- <b>Detener el auto sobre la senda peatonal ante un semáforo en luz roja.</b>	1	2	3	4	5	6
68- <b>Cruzar con el semáforo en luz amarilla.</b>	1	2	3	4	5	6
69- <b>Hacer, con las luces altas, señales repetidas a otro vehículo.</b>	1	2	3	4	5	6

70- <b>Hacer, con las luces altas, señales insistentes a otro vehículo.</b>	1	2	3	4	5	6
71- <b>Hablar por celular (teléfono en mano o sistema manos libres) mientras conduce.</b>	1	2	3	4	5	6
72- <b>Doblar en las esquinas, semáforo habilitando al conductor, sin detenerse para dar paso a un peatón.</b>	1	2	3	4	5	6

P.4) Le pedimos que valore la **eficacia** que **tendrían** las siguientes **medidas para disminuir los accidentes de tránsito** en la **Capital Federal**. *Utilice la siguiente escala:*

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Totalmente ineficaz</b>	<b>Bastante ineficaz</b>	<b>Algo ineficaz</b>	<b>Algo eficaz</b>	<b>Bastante eficaz</b>	<b>Totalmente eficaz</b>

1- <b>Trabajo comunitario obligatorio para los peatones que son sancionados.</b>	1	2	3	4	5	6
2- <b>Incrementar el valor económico de la sanción.</b>	1	2	3	4	5	6
3- <b>Sancionar a los peatones que no respetan los semáforos para peatón (figura humana roja y blanca).</b>	1	2	3	4	5	6
4- <b>Retirada temporal de la licencia para conducir a los conductores de auto que son sancionados.</b>	1	2	3	4	5	6
5- <b>Curso de Educación Vial obligatorio a los conductores de auto que son sancionados.</b>	1	2	3	4	5	6
6- <b>Sancionar con cárcel o prisión a los conductores de auto que circulan a más de 140 K/h (kilómetro por hora).</b>	1	2	3	4	5	6
7- <b>Curso de Educación Vial obligatorio a los peatones que son sancionados.</b>	1	2	3	4	5	6
8- <b>Incrementar la vigilancia de los Agentes de Control de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Bs. As</b>	1	2	3	4	5	6
9- <b>Sancionar con cárcel o prisión a los conductores de auto que circulan alcoholizados (superior a 0,5 g por litro en sangre).</b>	1	2	3	4	5	6
10- <b>Incrementar el valor económico del seguro automotor.</b>	1	2	3	4	5	6
11- <b>Retirar de manera permanente la licencia para conducir a los conductores de auto que son sancionados.</b>	1	2	3	4	5	6
12- <b>Sancionar a los peatones que no cruzan por las esquinas o</b>	1	2	3	4	5	6

<b>pasos indicados</b> para tal efecto.						
13- <b>Contar con una licencia para conducir por puntos.</b>	1	2	3	4	5	6
14- <b>Incrementar la vigilancia de la Policial Federal</b> en el tránsito de la Capital Federal.	1	2	3	4	5	6
15- <b>Trabajo comunitario obligatorio</b> para los <b>conductores de auto</b> que son <b>sancionados</b> .	1	2	3	4	5	6

P.5) De las siguientes **medidas para disminuir los accidentes de tránsito** en la **Capital Federal**; le solicitamos que indique, para cada mediada, a partir de que **cantidad de infracción** usted considera debe **aplicarse la sanción**.

	Infracción	Infracción	Infracción	Infracción	Infracción
1- <b>Trabajo comunitario obligatorio</b> para los <b>peatones</b> .	1	2	3	4	5
2- <b>Incrementar el valor económico</b> de la sanción.	1	2	3	4	5
3- <b>Sancionar a los peatones</b> que <b>no respetan</b> los <b>semáforos para peatón</b> (figura humana roja y blanca).	1	2	3	4	5
4- <b>Retirada temporal</b> de la <b>licencia para conducir</b> a los conductores de auto.	1	2	3	4	5
5- <b>Curso de Educación Vial obligatorio</b> a los <b>conductores de auto</b> .	1	2	3	4	5
6- <b>Sancionar con cárcel o prisión</b> a los conductores de auto que <b>circulan a más de 140 K/h (kilómetro por hora)</b> .	1	2	3	4	5
7- <b>Curso de Educación Vial obligatorio</b> a los <b>peatones</b> .	1	2	3	4	5
8- <b>Sancionar con cárcel o prisión</b> a los conductores de auto que <b>circulan alcoholizados (superior a 0,5 g por litro en sangre)</b> .	1	2	3	4	5
9- <b>Incrementar el valor económico del seguro</b> automotor.	1	2	3	4	5
10- <b>Retirar de manera permanente</b> la <b>licencia para conducir</b> a los conductores de auto.	1	2	3	4	5
11- <b>Sancionar a los peatones</b> que <b>no cruzan</b> por las <b>esquinas o pasos indicados</b> para tal efecto.	1	2	3	4	5

12- Contar con una <b>licencia para conducir por puntos.</b>	1	2	3	4	5
13- Trabajo comunitario obligatorio para los <b>conductores de auto.</b>	1	2	3	4	5

P.6) Le solicitamos que valore cual es **el grado de cumplimiento de la norma/código de tránsito.** Utilice la siguiente escala:

1	2	3	4	5	6
Nunca					Siempre

1- Los <b>conductores de auto cumplen</b> con la <b>norma/código</b> que regula el tránsito en la <b>Capital Federal.</b>	1	2	3	4	5	6
2- Los <b>peatones cumplen</b> con la <b>norma/código</b> que regula el tránsito en la <b>Capital Federal.</b>	1	2	3	4	5	6

P.7) Le pedimos que **valore las siguientes afirmaciones,** utilizando la siguiente escala:

1	2	3	4	5	6
<b>Totalmente ineficaz</b>	<b>Bastante ineficaz</b>	<b>Algo ineficaz</b>	<b>Algo eficaz</b>	<b>Bastante eficaz</b>	<b>Totalmente eficaz</b>

1- La <b>norma/código</b> que regula el tránsito en la <b>Capital Federal ES:</b>	1	2	3	4	5	6
2- La <b>vigilancia de la Policía Federal</b> en materia de tránsito en la <b>Capital Federal ES:</b>	1	2	3	4	5	6
3- La <b>vigilancia</b> de los <b>Agentes de Control de Tránsito y Transporte</b> de la Ciudad de Bs. As en la <b>Capital Federal ES:</b>	1	2	3	4	5	6

P.8) Le solicitamos que indique su **grado de conocimiento de la norma/código de tránsito. (Marque con una cruz la opción elegida):**

	<b>Escaso</b>					<b>Amplio</b>
Su <b>grado de conocimiento</b> de la actual norma/código que regula el tránsito en la <b>Capital Federal ES:</b>	1	2	3	4	5	6

P.9) A continuación le pedimos que valore el **grado de cumplimiento que usted tiene como peatón. (Marque con una cruz la opción elegida):**

	<b>Nunca</b>					<b>Siempre</b>
<b>Como peatón</b> considero que <b>cumplo</b> la <b>norma/ código</b> que regula el tránsito en la <b>Capital Federal.</b>	1	2	3	4	5	6

P.10) A continuación le pedimos que **valore las siguientes afirmaciones. Utilice la siguiente escala:**

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Escasa</b>					<b>Excesiva</b>

1- La <b>vigilancia</b> de la <b>Policía Federal</b> en materia <b>tránsito</b> en la <b>Capital Federal ES:</b>	1	2	3	4	5	6
2- La <b>vigilancia</b> de los <b>Agentes de Control de Tránsito y Transporte</b> de la <b>Ciudad de Bs. As. ES:</b>	1	2	3	4	5	6

P.11) A continuación le solicitamos que indique el **nivel de sanción que usted percibe:**

	Sanción	Sanción	Sanción	Sanción	Sanción	Sanción
1- De 5 infracciones al código/norma de tránsito de la Capital Federal que cometen los conductores de auto, indique las veces que usted cree que son sancionados por la Policía Federal en la Capital Federal.	0	1	2	3	4	5
2- De 5 infracciones al código/norma de tránsito de la Capital Federal que cometen los conductores de auto, indique las veces que usted cree que son sancionados por los Agentes de Control de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Bs. As.	0	1	2	3	4	5
3- De 5 infracciones al código/norma de tránsito de la Capital Federal que cometen los peatones, indique las veces que usted cree que son sancionados por la Policía Federal en la Capital Federal.	0	1	2	3	4	5
4- De 5 infracciones al código/norma de tránsito de la Capital Federal que cometen los peatones, indique las veces que usted cree que son sancionados por los Agentes de Control de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Bs. As.	0	1	2	3	4	5

P.12) Le pedimos que **valore las siguientes afirmaciones**, utilizando la siguiente escala:

1	2	3	4	5	6
<b>Totalmente en desacuerdo</b>	<b>Bastante en desacuerdo</b>	<b>Algo en desacuerdo</b>	<b>Algo de Acuerdo</b>	<b>Bastante de acuerdo</b>	<b>Totalmente de Acuerdo</b>

1- Las multas son una buena medida para que los peatones cumplan la norma/código de tránsito de la Capital Federal.	1	2	3	4	5	6
2- El cumplimiento de los conductores de auto de la norma/código de tránsito es necesario para evitar accidentes de tránsito en la Capital Federal.	1	2	3	4	5	6

3- La <b>Policía Federal</b> se coloca en determinados lugares de la <b>Capital Federal</b> para <b>prevenir accidentes</b> .	1	2	3	4	5	6
4- La <b>norma/código de tránsito</b> es <b>eficaz</b> para <b>evitar accidentes de tránsito</b> en la <b>Capital Federal</b> .	1	2	3	4	5	6
5- Los <b>Agentes de Control de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Bs. As.</b> , en el control y aplicación de la norma/ código de tránsito, son <b>corruptos</b> .	1	2	3	4	5	6
6- Las <b>multas</b> son una <b>buena medida</b> para que se <b>cumpla la norma/código de tránsito</b> de la <b>Capital Federal</b> .	1	2	3	4	5	6
7- La <b>Policía Federal</b> se coloca en determinados lugares de la <b>Capital Federal</b> para realizar controles de <b>prevención</b> de accidentes de tránsito.	1	2	3	4	5	6
8- La <b>norma/código</b> que regula el <b>tránsito en la Capital Federal</b> es de <b>fácil comprensión</b> .	1	2	3	4	5	6
9- Los <b>Agentes de Control de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Bs. As.</b> , en el control y aplicación de la norma/ código de tránsito, son <b>confiables</b> .	1	2	3	4	5	6
10- La <b>norma/código</b> que regula el <b>tránsito en la Capital Federal</b> es <b>justa</b> .	1	2	3	4	5	6
11- La <b>Policía Federal</b> se coloca en determinados lugares de la <b>Capital Federal</b> únicamente para <b>multar</b> .	1	2	3	4	5	6
12- Los <b>Agentes de Control de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Bs. As.</b> Se colocan en determinados lugares para realizar controles de <b>prevención</b> de accidentes de tránsito.	1	2	3	4	5	6
13- La <b>Policía Federal</b> , en el control y aplicación de la norma/ código de tránsito de la <b>Capital Federal</b> , es <b>corrupta</b> .	1	2	3	4	5	6
14- Las <b>multas</b> son una <b>buena medida contra los accidentes de tránsito</b> en la <b>Capital Federal</b> .	1	2	3	4	5	6
15- Los <b>Agentes de Control de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Bs. As.</b> Se colocan en determinados lugares <b>únicamente para multar</b> .	1	2	3	4	5	6
16- El <b>cumplimiento</b> de los <b>peatones</b> de la <b>norma/código de tránsito</b> es <b>necesario</b> para <b>evitar accidentes de tránsito</b> en la <b>Capital Federal</b> .	1	2	3	4	5	6
17- Los <b>Agentes de Control de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Bs. As.</b> Se colocan en determinados lugares para <b>prevenir accidentes</b> .	1	2	3	4	5	6
18- Las <b>multas</b> son una <b>buena medida</b> para que los <b>conductores de auto cumplan la norma/código de tránsito</b> de la <b>Capital Federal</b> .	1	2	3	4	5	6

19- La norma/código que regula el tránsito en la Capital Federal es exhaustiva.	1	2	3	4	5	6
20- La Policía Federal, en el control y aplicación de la norma/ código de tránsito de la Capital Federal, es confiable.	1	2	3	4	5	6

P.13) Solo responda si usted actualmente posee licencia para conducir, sino pase a la P.14. A continuación le pedimos que valore el grado de cumplimiento que usted tiene como conductor de auto. (Marque con una cruz la opción elegida):

	Nunca					Siempre
Como conductor de auto considero que cumplo la norma/código que regula el tránsito en la Capital Federal.	1	2	3	4	5	6

P.14) Valore con qué frecuencia considera usted que los conductores de auto realizan una serie de conductas en el tránsito de la Capital Federal. Utilice la siguiente escala:

1	2	3	4	5	6
Nunca					Siempre

1- Conducir con respeto hacia los peatones.	1	2	3	4	5	6
2- Estacionar en lugares no permitidos, tales como rampas para discapacitados, paradas de colectivos, etc.	1	2	3	4	5	6
3- Circular por la banquina en autopistas.	1	2	3	4	5	6
4- Utilizar cinturón de seguridad.	1	2	3	4	5	6
5- Conducir con respeto hacia los que circulan en autos.	1	2	3	4	5	6
6- Circular o estacionar en el carril exclusivo de colectivos o de bicicleta.	1	2	3	4	5	6
7- Conducir con respeto hacia los que circulan en motos.	1	2	3	4	5	6
8- Estacionar el vehículo en doble o triple fila.	1	2	3	4	5	6
9- Conducir con respeto hacia los ciclistas.	1	2	3	4	5	6

P.15) Valore la **frecuencia** con la que considera que **usted, como peatón, realiza** una serie de **conductas en el tránsito** de la **Capital Federal**. *Utilice la siguiente escala:*

1	2	3	4	5	6
Nunca					Siempre

1- Al cruzar la calle elijo el trayecto por su <b>rapidez antes que por su seguridad.</b>	1	2	3	4	5	6
2- Cruzo la calle por <b>zonas</b> que <b>no son</b> las <b>esquinas o pasos indicados</b> para tal efecto.	1	2	3	4	5	6
3- <b>No respeto</b> los <b>semáforos para peatón</b> si veo que <b>no vienen vehículos.</b>	1	2	3	4	5	6

P.16) Valore con qué **frecuencia** considera usted que los **peatones realizan** una serie de **conductas en el tránsito** de la **Capital Federal**. *Utilice la siguiente escala:*

1	2	3	4	5	6
Nunca					Siempre

1- Al cruzar la calle eligen el trayecto por su <b>rapidez ante que por seguridad.</b>	1	2	3	4	5	6
2- Cruzan la calle por <b>zonas</b> que <b>no son</b> las <b>esquinas o pasos indicados</b> para tal efecto.	1	2	3	4	5	6
3- <b>No respetan</b> los <b>semáforos para peatón</b> si ven que <b>no vienen vehículos.</b>	1	2	3	4	5	6

P.17) **Solo responda si usted actualmente posee licencia para conducir, sino pase a la P.18.** Valore la **frecuencia** con la que considera que **usted, como conductor de auto, realiza** una serie de **conductas en el tránsito** de la **Capital Federal**. *Utilice la siguiente escala:*

1	2	3	4	5	6
Nunca					Siempre

1- Conduzco con <b>respeto</b> hacia los <b>peatones</b> .	1	2	3	4	5	6
2- <b>Estaciono en lugares no permitidos</b> , tales como rampas para discapacitados, paradas de colectivos, etc.	1	2	3	4	5	6
3- <b>Circulo</b> por la <b>banquina</b> en autopistas.	1	2	3	4	5	6
4- <b>Utilizo cinturón de seguridad</b> .	1	2	3	4	5	6
5- Conduzco con <b>respeto</b> hacia los que <b>circulan en autos</b> .	1	2	3	4	5	6
6- <b>Circulo o estaciono</b> en el <b>carril exclusivo de colectivos o de bicicleta</b>	1	2	3	4	5	6
7- Conduzco con <b>respeto</b> hacia los que <b>circulan en motos</b> .	1	2	3	4	5	6
8- <b>Estaciono</b> el <b>vehículo</b> en <b>doble o triple fila</b> .	1	2	3	4	5	6
9- Conduzco con <b>respeto</b> hacia los <b>ciclistas</b> .	1	2	3	4	5	6

P.18) En la **actualidad** ¿Usted posee licencia para conducir? 1. Sí  2. No

**A)** Solo sí respondió **afirmativamente** conteste:

¿Cuántos **años** hace que **la posee**? \_\_\_\_\_

**B)** Solo si respondió **negativamente** conteste:

En el **pasado** ¿Usted tuvo licencia para conducir? 1. Sí  2. No

P.19) **Datos Socio- Demográficos:**

a. **Edad:** \_\_\_\_\_ años.

b. **Sexo:**  1. Hombre -  2. Mujer

c. **Estado civil:**

- 1. Soltero/a
- 2. Convive/Pareja de hecho
- 3. Casado/a
- 4. Separado/a
- 5. Divorciado/a
- 6. Viudo/a
- 7. En pareja

d) Zona de residencia: (Indique con una cruz la opción que corresponda):

1. Ciudad de Buenos Aires  Indicar barrio \_\_\_\_\_

2. Gran Buenos Aires (Conurbano)  Indicar Localidad \_\_\_\_\_

e) ¿Tiene hijos? (Indique con una cruz)

1. Sí  2. No  e.1) Si tiene hijos: ¿Cuántos? \_\_\_\_\_ (Indique número)

f) Usted trabaja: (Indique con una cruz)

1. En relación de Dependencia

2. De manera Independiente

3. Ambos

4. No trabaja  (pase a ítem k)

g) Remuneración que recibe por su trabajo en forma mensual (en pesos): (Indique con una cruz)

1. Hasta 1.000

2. De 1.000 a 2.000

3. De 2.000 a 3.000

4. De 3.000 a 5.000

5. De 5.000 a 10.000

6. Más de 10.000

h) ¿Cuántos años hace que trabaja? \_\_\_\_\_ (Indique número)

**i) Usted trabaja en el ámbito: (Indique con una cruz)**

- 1. Privado
- 2. Público
- 3. Ambos
- 4. Otro  Especifique\_\_\_\_\_

**j) ¿Qué puesto ocupa en la organización en que trabaja? (Indique con una cruz)**

- 1. Operativo/administrativo
- 2. Vendedor/ Atención al cliente
- 3. Supervisor
- 4. Jefe
- 5. Gerente
- 6. Director
- 7. Dueño
- 8. Otro  Especifique\_\_\_\_\_

**k) ¿Cuál es su Máximo Nivel de Educación Alcanzado? (Indique con una cruz)**

- 1. No asistió
- 2. Primario incompleto
- 3. Primario completo
- 4. Secundario Incompleto
- 5. Secundario Completo
- 6. Terciario Incompleto
- 7. Terciario Completo

8. Universitario Incompleto

9. Universitario Completo

k.1) En caso de tener estudios terciarios o universitarios completos indique el título que le fue otorgado:

---

l) ¿Cree Usted en alguna Religión? (Indique con una cruz la opción que corresponda):

1. Católica
2. Judía
3. Protestante
4. Evangelista
5. Agnóstico/a (desconoce lo divino)
6. Ateo/a (no cree en la existencia de Dios)
7. Ninguna
8. Otra  Indique cuál:
- 

l.1) Pensando en la respuesta que eligió en la pregunta anterior, ¿qué importancia tiene en su vida cotidiana?

Nada importante	Poco importante	Algo importante	Muy importante
1.?	2.?	3.?	4.?

m) ¿Qué medio de transporte utiliza para ir a su trabajo o a la universidad? (Indique más de una opción si lo considera necesario)

- 1. Bicicleta
- 2. Motocicleta
- 3. Auto
- 4. Colectivo
- 5. Subte
- 6. Tren
- 7. Otro  Especifique \_\_\_\_\_

n) ¿En los últimos 5 años estuvo involucrado en algún accidente de tránsito?

- 1. Sí
  - 2. No
- 

**!!! GRACIAS POR SU COLABORACIÓN!!!**

## REFERENCIAS

- Agencia Nacional de la Seguridad Vial. Ministerio del Interior y Transporte. Extraído el 26 de noviembre, 2012, de <http://www.mininterior.gov.ar/ansv/segVial.php>.
- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Sanmartín, J., Montoro, L., Tortosa, F.,...& Sanfeliu, A. (2002). *La agresividad en la conducción: Una visión a partir de las investigaciones Internacionales*. Barcelona: Attitudes.
- Bull, J. P. (1986). Data sources for accident modelling. *Accident Analysis & Prevention*, 18, 79 - 83.
- Domenech i Argemí, M. & Iñiguez Rueda, L. (2002). La construcción social de la violencia. *Athenea Digital*, 2, 1-10.
- Edmunds, G. & Kendrick, D.C. (1980). *The measurement of human aggressiveness*. Chichester. England: Ellis Horwood.
- Elvik, R., Høy, A., Vaa, T., Sorensen, M. (2004). Factors contributing to road accidents. En: *The Handbook of Road Safety Measures* (pp. 29-79). UK: Emerald Group Publishing Limited.
- Ergonomics*, 27, 1139-1155.
- Fernández Dols J. M. (1995). Corrupción: Cuatro amonestaciones psicosociales y otros tantos arbitrios. *Papeles del Psicólogo*, 61, 1-5.
- Fernández Dols J. M. (1997). Corrupción: lo que nunca se quiere saber pero siempre gusta preguntar. *Anuario de Psicología Jurídica*, (7), 149-164.
- Fernández Dols J. M. (2001). Confianza, justicia y cambio social. *Anuario de Psicología Jurídica*, (11), 119-127.
- Fuller, R. (1984). A conceptualization of driving behavior as threat avoidance.
- Gärling, T. & Fujii, S. (2009). Travel behavior modification: Theories, methods, and programs. En R. Kitamura, T. Yoshii & T. Yamamoto (Eds.), *The expanding sphere of travel behavior research* (pp. 97- 128). Bingley: Emerald.
- Gärling, T. (2005). Changes of private car use in response to travel demand management. En G. Underwood (Ed.), *Traffic and Transport Psychology. Theory and Application* (pp. 551-572). Amsterdam: Elsevier.
- Goldstein, J. H. (1986). *Aggression and crimes of violence*. New York: Oxford University Press.

- Haddon Jr, W. (1968). The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively. *American Journal of Public Health*, 58, 1431–1438.
- Izquierdo, J., & Torres Kumbrian, R.D. (2009). Hacia una sociología de la seguridad vial: del factor humano al factor social. *Praxis Sociológica*, 13, 148-168.
- Izquierdo, J., Torres, R. D. & Martínez, L. (2013). Control social del tráfico y empoderamiento social. Grupos de riesgo: jóvenes y mayores. *Barataria. Revista Castellano-Manchega de Ciencias sociales*, 16, 161-176.
- Koornstra, M., Lynam, D., Nilsson, G., Noordzij, P., Pettersson, H., Wegman, F. et al. (2002). *Sunflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom and the Netherlands*. Leidschendam: Institute for Road Safety Research.
- Ledesma, R., Peltzer, R. & Poó, F. (2008). Análisis de la producción en psicología del tránsito mediante PsycINFO (2000- 2006). *PSIC - Revista de Psicología da Vector Editora*, 9, 11-24.
- López-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.
- Michon, J. A. (1985). A critical review of driver behavior models: What do we know, what should we do? En L. Evans & R. C. Schwing (Eds.), *Human behavior and traffic safety* (pp. 487-525). Nueva York: Plenum Press.
- Moyano, E. & Mladinic, A. (2001). Exposición, percepción de peligrosidad y control de riesgos y comportamiento vial en peatones y conductores. *PSYKHE*, 1(10), 135-145.
- Muñoz Justicia, J. (1990). El papel de las normas en la definición de la agresión. Universidad Autónoma de Barcelona. *Boletín de Psicología*, 26, 33-51.
- Näätänen, R & Summala, H. (1974). A model for the role of motivational factors in drivers' decision-making. *Accident Analysis & Prevention*, 6, 243-261.
- Näätänen, R. & Summala, H. (1976): *Road user Behavior and Traffic Accidents*. Amsterdam and New York: North Holland/American Elsevier.
- Nunes González, L., Sánchez Pardo, J.M. (2008). *Psicología aplicada a la conducción*. España: Dirección General de Tráfico.
- O'Neill, B. & Mohan, D. (2000). Reducing motor vehicle crash deaths and injuries in newly motorising countries. *British Medical Journal*, 324, 1142-1145.

- Oceja Fernández L.V. & Fernández Dols J.M. (1998). ¿Por qué obedecemos las leyes? Una exploración de los fundamentos valorativos del comportamiento normativo. *Anuario de Psicología Jurídica*, (11), 193-205.
- Oceja Fernández L.V., Fernández Dols J.M., González A., Jiménez I. & Berenguer J. (2001) ¿Por qué cumplimos las normas? Un análisis psicosocial del concepto de legitimidad. *Revista de Psicología Social*, 1(16), 21-41.
- Organización Mundial de la Salud. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.
- Organización Mundial de la Salud. (2007). *Primer Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial*. Washington, DC: Organización Mundial de la Salud.
- Organización Mundial de la Salud. (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.
- Organización Mundial de la Salud. (2013). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* [Resumen]. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.
- 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.
- Peden et al. (2004). *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Geneva: World Health Organization.
- Petit, L. (2012). *Cuestionario de Tránsito y Seguridad Vial para peatones y conductores de auto*. RAI A. Manuscrito no publicado.
- Petit, L. (2013). *Cuestionario Comportamiento Agresivo en el Tránsito para peatones y conductores de auto*. RAI A. Manuscrito no publicado.
- Petit, L. (2014). *Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito. Diagnóstico, densidad y predicción del Sistema Tránsito y Seguridad Vial*. En imprenta.
- Petit, L. (en prensa). El factor humano a partir del constructo Sistema Tránsito y Seguridad Vial y el Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito. *Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*.
- Planzer, R. (2005). *Consultora de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

- 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 IIPSI*, 9(2), 33-64.
- Real Academia Española. Diccionario de la Lengua Española. Extraído el 24 de noviembre, 2012, de <http://www.rae.es>.
- Reason, J. (1990). *Human Error*. Cambridge: Cambridge University Press
- Rothe, J. P. (2002). *Driving lessons: exploring systems that make traffic safer*. Edmonton: University of Alberta Press.
- Rothengatter, T. (1997). Psychological aspects of road user behaviour. *Applied Psychology: an International Review*, 46, 223-234.
- Rumar, K. (enero, 1999). *Transport safety visions, targets and strategies: beyond*. Conferencia llevada a cabo en la 1ª Conferencia sobre la seguridad del transporte en Europa, Bruselas, Bélgica.
- Tingvall, C. (1995). The Zero Vision. En H. van Holst, A. Nygren & R. Thord (Eds.), *Transportation, traffic safety and health: the new mobility* (pp. 35-57). Berlín: Springer-Verlag.
- Trinca, G. W., Johnston, I. R., Campbell, B. J., Haight, F. A., Knight, P. R., Mackay, G. M. et al. (1988). *Reducing traffic injury: the global challenge*. Melbourne: Royal Australasian College of Surgeons.
- Van Beeck, E. F., Borsboom G. J., Mackenbach J. P. (2000). Economic development and traffic accident mortality in the industrialized world, 1962-1990. *International Journal of Epidemiology*, 29(3), 503-509.
- Wilde, G. J. S. (1982). The theory of risk homeostasis: implications for safety and health, *Risk Analysis*, 2, 209-225.
- Wilde, G. J. S. (1988). Risk homeostasis theory and traffic accidents: propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions. *Ergonomics*, 31(4), 441-468.