

V Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología  
XX Jornadas de Investigación Noveno Encuentro de Investigadores en  
Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos  
Aires, Buenos Aires, 2013.

# **Norma de tránsito y comportamiento normativo en peatones alumnos de autoescuelas.**

Petit, Luciano, Córdoba, Esteban Hernán y  
Folco, María.

Cita:

Petit, Luciano, Córdoba, Esteban Hernán y Folco, María (2013). *Norma de tránsito y comportamiento normativo en peatones alumnos de autoescuelas. V Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XX Jornadas de Investigación Noveno Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-054/587>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/edbf/Ufn>

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

# NORMA DE TRÁNSITO Y COMPORTAMIENTO NORMATIVO EN PEATONES ALUMNOS DE AUTOESCUELAS

Petit, Luciano; Córdoba, Esteban Hernán; Folco, María

Centro de Altos Estudios en Ciencias Sociales - Universidad Abierta Interamericana. Argentina

## Resumen

Según el enfoque planteado por Petit (2011) el tránsito y la seguridad son un sistema compuesto por cuatro componentes: tránsito, norma de tránsito, seguridad vial y contexto. En referencia al cumplimiento de la norma de tránsito se tomará el concepto de legitimidad (Oceja, Fernández Dols, González, Jiménez y Berenguer, 2001) siendo el juicio que cada individuo lleva a cabo a través de sus sistemas de valores. La muestra estuvo integrada por 150 alumnos de autoescuela de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de entre 17 y 63 años, que no poseen licencia para conducir. Los resultados permiten inferir que los alumnos de autoescuela cumplen la norma de tránsito si también lo hacen los otros peatones, así también, la buena valoración que realizan los alumnos de autoescuela hacia las multas de tránsito como buena medida para prevenir la siniestralidad y posibilitar el cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de los conductores y peatones y valoración hacia la norma/código de tránsito como positiva en la regulación del tránsito no se asocia a la realización de un mayor o menor cumplimiento de la norma de tránsito.

## Palabras clave

Alumnos de autoescuela, Norma, Tránsito, Seguridad vial

## Abstract

NORM OF TRAFFIC AND NORMATIVE BEHAVIOR IN PEDESTRIANS PUPILS OF AUTOSCHOOLS

According to the approach raised by Petit (2011) the traffic and the safety are a system composed by four components: traffic, norm of traffic, road safety and context. In reference to the fulfillment of the norm of traffic the concept of legitimacy will take (Oceja, Fernández Dols, González, Jiménez & Berenguer, 2001) being the judgment that every individual carries out across his systems of values. The sample was integrated by 150 pupils of autoschool of the Autonomous City of Buenos Aires, of between 17 and 63 years, which do not possess license to drive. The results allow to infer that the pupils of autoschool fulfill the norm of traffic if also other pedestrians do it, this way also, the good one the valuation that the pupils of autoschool realize towards the fines of traffic as good measure to prepare the siniestralidad and to make possible the fulfillment of the regulation of traffic on the part of the drivers and pedestrians and valuation towards the norm / code of traffic since positive in the regulation of the traffic does not associate to the accomplishment of a major or minor fulfillment of the norm of traffic.

## Key words

Pupils of autoschool, Norm, Traffic, Road safety

A nivel mundial predominan los traumatismos sufridos por la colisiones en la vía pública, se estima que 16.000 personas por día mueren a causa de todo tipo de traumatismos, representando un 12% de la carga mundial de morbilidad (Murray & López, 1996). Según datos brindados en 2004 por la Organización Mundial de la Salud [OMS] las muertes por traumatismo causados por el tránsito representa un 25% de todas las defunciones por traumatismo (Faith, 1997). Cuando se consideran las tasas de mortalidad comparadas, es decir, teniendo en cuenta las defunciones debidas a todo tipo de exposición, y teniendo en cuenta todos los usuarios del sistema vial, desaparecen las diferencias entre los países de ingresos bajos y los altos. Los traumatismos producidos por colisiones en la vía pública forman evidentemente un problema relevante para la salud pública y no solo un apéndice de la movilidad de los vehículos (OMS, 2004).

Peden et al. (2004) plantean la adopción de un enfoque sistémico como herramienta central en la prevención de la siniestralidad vial. Esto permite tener en cuenta una multiplicidad de factores a la hora de analizar los fenómenos relacionados con los siniestros viales, ya que es ineludible que no estamos hablando aquí de un hecho univariado.

El modelo clásico que se utiliza para interpretar las causas últimas de las colisiones de tránsito, considera cuatro factores principales que componen el sistema de tráfico: vehículo; diseño y estado de la vía; normativa y supervisión policial; y comportamiento del conductor (Buela- Casal & Miró, 1994; Pastor, Monteagudo & Pollock, 1999; Peden et al., 2004). Siendo el factor humano un elemento definitorio en todas las dimensiones del sistema de tránsito, ya que en todos los elementos que lo componen siempre hay decisiones tomadas por personas. El enfoque que plantea Petit (2011) postula organizar las múltiples interacciones de los principales sujetos que influyen y determinan el tránsito y la seguridad teniendo en cuenta cuatro componentes: tránsito, norma de tránsito, seguridad vial y contexto. Éstos se distinguen por los actores que los integran pero, fundamentalmente, por el creciente nivel de interacciones que implica una mayor cantidad de vínculos interpersonales involucrados, tanto como el incremento de complejidad al subsumir el posterior subsistema al anterior. Las figuras relevantes de los subsistemas son cuatro: 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, quien regula la circulación en la vía pública, y a las autoridades que velan por su control (cumplimiento) y aplicación. Las figuras relevantes son: policía y/o agentes de control de tránsito y autoridades judiciales. 3- *Subsistema seguridad 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, instructor/a, maestro/a y profesor/a,

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 actores preponderantes son las empresas e industrias del sector.

La normativa que regula la actividad vial establece como principios centrales: la economía, la fluidez vehicular y la seguridad de las personas, objetivo primordial. Los elementos que preponderan en la generación de la norma son varios, desde aspectos del comportamiento humano a requerimientos de ingeniería de obra y de automóvil. La normativa vial debe ser, en lo ideal, un sistema cerrado que estable parámetros de conducta en los usuarios, en diversas situaciones viales, pues la base de la norma es ser predictora, indicadora y directora del comportamiento propio y de los demás usuarios. Es decir, para el logro de un tráfico seguro y fluido es indispensable contar con un sistema normativo que sea eficaz y que permita ordenar y predecir el comportamiento, propio y ajeno. Así también, para toda norma formal existe otra norma informal que es concebida socialmente (Nunes González & Sánchez Pardo, 2008).

Según Weber (1992) la legitimidad es una cualidad que toda norma debe tener pues la misma posee la intención de orientar el comportamiento. Para Oceja, Fernández Dols, González, Jiménez y Berenguer (2001) la legitimidad se encuentra asociada a dos ámbitos, uno relacionado particularmente al sistema normativo, y el otro, a las autoridades que lo representan; siendo el juicio que cada individuo lleva a cabo a través de sus sistemas de valores, es decir, es un juicio de carácter subjetivo, obteniendo referentes ya sea del sistema normativo, la autoridad que lo representa o la norma concreta

## Método

### Objetivo del estudio

La presente investigación se propuso identificar la vinculación entre la frecuencia con la que los peatones autoperceben que cumplen la norma de tránsito y la frecuencia con la que los sujetos perciben que los peatones cumplen la norma de tránsito con la valoración hacia las multas de tránsito como buena medida para prevenir la siniestralidad y posibilitar el cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de los conductores y peatones y valoración hacia la norma/código de tránsito como positiva en la regulación del tránsito.

### Diseño

Estudio empírico comparativo y correlacional, de diseño no experimental transversal con un abordaje cuantitativo.

### Descripción de la muestra

Se tomó una muestra no probabilística accidental simple, durante los meses marzo y agosto del año 2012, compuesta por 150 sujetos (90 mujeres y 60 hombres) que residen en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con una edad promedio de 31,90 (DT=9,78; Mediana=30; Max.=63, Min.=17). Respecto al nivel educativo formal el 0,7% tiene primario incompleto, el 2% posee primario completo, el 2% tiene secundario incompleto, el 32% posee secundario completo, el 18,7% tiene terciario incompleto, el 8% tiene terciario completo, el 26,7% tiene universitario incompleto y el 10% tiene universitario completo. En lo referido al estado civil el 48,7% es soltero, el 12% convive y/o esta en pareja de hecho, el 15,3% esta casado, el 4% esta separado, el 4% esta divorciado el 3,3% es viudo y el

12,7% esta en pareja. El 26% de los participantes tienen hijos, el 14% posee un hijo, el 8,7% tiene dos hijos, el 2,7% posee tres hijos y el 0,7% posee cinco hijos. En cuanto a los medios de transportes que utilizan para ir a su trabajo o a la universidad son: automóvil, 18%; colectivo, 70%; subterráneo, 58%; y tren, 21,3%. En lo referido a la remuneración mensual el 1,3% recibe hasta 1.000 pesos, el 4% recibe entre 1.001 y 2.000 pesos, el 24,7% recibe entre 2001 y 3000 pesos, el 49,3% recibe entre 3.001 a 5.000 pesos, el 17,3% entre 5.001 a 10.000 pesos y el 3,3% recibe más de 10.000 pesos. Ningunos de los sujetos tuvo licencia para conducir.

### Instrumentos

*Escala Cumplimiento de la norma de tránsito -P.yo. RA1A (Petit, 2011)*: 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 autoperceben 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 -Potro. RA1A (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.

*Escala Multas de tránsito. RA1A (Petit, 2011)*: Compuesta por 4 ítems en formato de respuesta tipo Likert de 6 puntos, que varía desde "totalmente en desacuerdo" (1) a "totalmente de acuerdo" (6). Evalúa la valoración hacia las multas de tránsito como buena medida para prevenir la siniestralidad y posibilitar el cumplimiento de la normativa de tránsito tanto de los conductores y peatones. A mayor puntuación mayor atribución a las multas como buena medida. La fiabilidad obtenida por esta escala corresponde a un Alfa de Cronbach de .81.

*Escala Normativa regulatoria del tránsito. RA1A (Petit, 2011)*: Consta de 4 ítems, evaluados mediante una escala tipo Likert de 1 (totalmente en desacuerdo) a 6 (totalmente de acuerdo). Evalúa la valoración hacia la norma/código de tránsito como positiva en la regulación del tránsito. A mayor puntuación mayor atribución positiva de la norma/código como regulatoria del tránsito. La fiabilidad original de la escala fue de  $\alpha$  de Cronbach = .86.

*Cuestionario de variables sociodemográficas (Petit, 2011)*: Preguntas sociodemográficas relativas al sexo, edad, nivel educativo, estado civil, si tiene o no hijos (cantidad de hijos), remuneración mensual que percibe por su trabajo, medios de transportes que utilizan para ir a su trabajo o a la universidad.

### Procedimiento

Los participantes contestaron voluntariamente, de forma anónima, un cuestionario auto-aplicado entregado personalmente en el curso teórico de la Autoescuela y respondido sin límite de tiempo en el momento.

### Resultados

En la tabla 1 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los ítems de la Escala Cumplimiento de la Norma de Tránsito -P.yo. RA1A.

**Tabla 1**

Estadísticos descriptivos de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito -P.yo. RA1A

Factor	Ítems	Media	Desv. típica
Cumplimiento normativo peatón	Al cruzar la calle elijo el trayecto por su rapidez antes que por su seguridad	3.53	1.69
	Cruzo las calles por zonas que no son las esquinas o pasos indicados para tal efecto	3.53	1.40
	No respeto los semáforos para peatón si veo que no vienen vehículos	3.73	1.76

En la tabla 2 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los ítems de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito -P.otro. RA1A.

**Tabla 2**

Estadísticos descriptivos de la Escala Cumplimiento de la Norma de Transito -P.otro. RA1A

Factor	Ítems	Media	Desv. típica
Cumplimiento normativo de los peatones	Al cruzar la calle elijen el trayecto por su rapidez ante que por su seguridad	4.03	1.50
	Cruzan la calle por zonas que no son las esquinas o pasos indicados para tal efecto	4.10	1.36
	No respetan los semáforos para peatón si ven que no vienen vehículos	4.50	1.36

En la tabla 3 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los ítems de la Escala Multas de Tránsito. RA1A.

**Tabla 3**

Estadísticos descriptivos de la Escala Multas de Tránsito. RA1A

Factor	Ítems	Media	Desv. típica
Multas de Tránsito	Las multas son una buena medida para que los peatones cumplan la norma/código de tránsito de la Capital Federal	4.24	1.41
	Las multas son una buena medida para que se cumpla la norma/código de tránsito de la Capital Federal	4.47	1.21
	Las multas son una buena medida contra los accidentes de tránsito en la Capital Federal.	4.26	1.25
	Las multas son una buena medida para que los conductores de auto cumplan la norma/código de tránsito de la Capital Federal.	4.37	1.15

En la tabla 4 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los ítems de la Escala Normativa regulatoria del tránsito. RA1A.

**Tabla 4**

Estadísticos descriptivos de la Escala Normativa regulatoria del tránsito. RA1A

Factor	Ítems	Media	Desv. típica
Norma de Tránsito	La norma/código de tránsito es eficaz para evitar accidentes de tránsito en la Capital Federal.	4.16	1.18
	La norma/código que regula el tránsito en la Capital Federal es de fácil comprensión.	4.15	1.14
	La norma/código que regula el tránsito en la Capital Federal es justa.	3.99	1.14
	La norma/código que regula el tránsito en la Capital Federal es exhaustiva.	3.71	1.10

En la tabla 5 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de las variables Comportamiento de los usuarios- Peatones y Conductores; Factores sin Control; Multas de Tránsito; Norma de Tránsito; Cumplimiento normativo peatón y Cumplimiento normativo de los peatones.

**Tabla 5**

Estadísticos descriptivos de las variables: Comportamiento de los usuarios- Peatones y Conductores y Factores sin Control; Multas de Tránsito y Norma de Tránsito; Cumplimiento normativo peatón y Cumplimiento normativo de los peatones

Variables	Media	Desv. típica
Comportamiento de los usuarios	3.02	0.74
Factores sin Control	2.67	1.29
Multas de Tránsito	4.33	0.96
Norma de Tránsito	4.00	0.78
Cumplimiento normativo peatón	3.59	1.27
Cumplimiento normativo de los peatones	4.20	1.18

La variable Cumplimiento normativo peatón no se asocia con las variables Norma de Tránsito y Multas de Tránsito (tabla 6).

**Tabla 6**

Correlaciones entre la variable de Cumplimiento normativo peatón y Multas de Tránsito y Norma de Tránsito

Variable	Multas de Tránsito	Norma de Tránsito
Cumplimiento normativo peatón	-0.05	-0.08

La variable Cumplimiento normativo de los peatones no se asocia con las variables Multas de Tránsito y Norma de Tránsito (tabla 7).

**Tabla 7**

Correlaciones entre la variable Cumplimiento normativo de los peatones y Multas de Tránsito y Norma de Tránsito

Variable	Multas de Tránsito	Norma de Tránsito
Cumplimiento normativo de los peatones	0.06	-0.08

Las variables Norma de Tránsito y Multas de Tránsito se asociaron significativamente (tabla 8).

**Tabla 8**

Correlaciones entre las variables de Norma de Tránsito y Multas de Tránsito

Variable	Norma de Tránsito
Multas de Tránsito	0.45**

\*\* $p < 0,01$

La variable Cumplimiento normativo peatón y cumplimiento normativo de los peatones se vincularon significativamente (tabla 9).

**Tabla 9**

Correlaciones entre las variables Cumplimiento normativo peatón y Cumplimiento normativo de los peatones

Variable	Cumplimiento normativo de los peatones
Cumplimiento normativo peatón	0.46**

\*\* $p < 0,01$

## Discusión y reflexión

A partir de la muestra integrada por 150 alumnos de autoescuela de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el presente estudio tenía por objetivo identificar la vinculación entre la frecuencia con la que los peatones autoperceben que cumplen la norma de tránsito y la frecuencia con la que los sujetos perciben que los peatones cumplen la norma de tránsito con la valoración hacia las multas de tránsito como buena medida para prevenir la siniestralidad y posibilitar el cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de los conductores y peatones y valoración hacia la norma/código de tránsito como positiva en la regulación del tránsito.

En primer lugar, respecto a la atribución hacia las multas de tránsito como buena medida para prevenir la siniestralidad y posibilitar el cumplimiento de la norma de tránsito tanto los conductores como los peatones, como así también la valoración la norma/código de tránsito como positiva en la regulación del tránsito los alumnos realizan una alta valoración del sistema normativo que regula el comportamiento de los peatones y conductores; esta información nos permite observar una alta legitimidad de las normas específicas del código normativo que las integran, por lo cual se puede deducir que el cumplimiento e incumplimiento de los peatones y conductores no está siendo afectado por la carencia de legitimidad de dichas normas.

En segundo lugar, el incumplimiento normativo de los alumnos de autoescuela como peatón es moderado con tendencia a alto como así también el incumplimiento normativo de los peatones es alto con tendencia a muy alto, por lo cual se observa que los peatones, ya sean los alumnos u otros, son transgresores de la norma de tránsito, si bien los alumnos se perciben menos incumplidores que los otros; esta diferencia no indica una exclusión del endogrupo peatón y remarca la ineficacia de la misma al no ser cumplida por los sujetos que realizan conductas corruptas no deseadas por la sociedad y no permitidas por la regulación normativa vigente.

Finalmente, los resultados asociativos posibilitan arribar a un acercamiento explicativo que permite vislumbrar por qué los peatones cumplen o incumplen la norma de tránsito; la información obtenida indica que los peatones alumnos de autoescuela cumplen o inflingen las normas de tránsito si también se refleja dicho comportamiento en los otros peatones; es decir, su conducta está vinculada a lo que realizan los otros planteándose una encerrona trágica o expresado desde la concepción normativa estamos frente a un fenómeno de norma perversa, situación de incumplimiento generalizado de la norma específica del tránsito por parte de los peatones la cual se expresa en una falta de acatamiento masivo, que no solo es alta en los alumnos sino que es realizada por todos los peatones del subsistema tránsito, permitiendo la situación excusarse de su incumplimiento atribuyendo la responsabilidad de actuar al otro, pero el otro utiliza el mismo argumento desplazando el motivo de su acción a los otros, como se observa se ingresa a un fenómeno de justificación circular donde los motivos se retroalimentan con otros motivos, acentuándose el proceso escabroso que afecta la confianza de los usuarios hacia el sistema de tránsito y seguridad vial pues al no contar con parámetros predictivos que permitan anticipar la conducta de los usuarios, peatones u otros, su esquema perceptivo carece de parámetros objetivos (dicha estabilidad es aportada por la norma) por lo cual nadie obtiene información mínima sobre que hará el otro y poder realizar un comportamiento seguro que evite la siniestralidad y reduzca las probabilidades de ser lesionado por otro usuario.

## BIBLIOGRAFIA

- Buela-Casal, C. & Miró, E. (1994) Conocimiento y actitudes hacia el Código de Circulación y regulación de la conducta. *MAFRE Seguridad*, 54(2), 11- 19.
- Faith, N. (1997) *Crash: the limits of car safety*. Londres: Boxtree.
- Murray, C.J.L., López, A.D. (1996) *Global health statistics: a compendium of incidence, prevalence and mortality estimates for 200 conditions*. Boston: Harvard School of Public Health.
- Nunes González, L. & Sánchez Pardo, J. (2008) *Psicología aplicada a la conducción*. Madrid: Dirección General de Tráfico.
- Oceja, L.V., Fernandez Dols, J.M., Gonzalez, A., Jimenez, I. & Berenguer, J. (2001) ¿Por qué cumplimos las normas? Un análisis psicosocial del concepto de legitimidad. *Fundación Infancia y Aprendizaje. Revista de Psicología Social*, 16 (1), 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.
- 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, M., Scurfield, R., Sleet D., Mohan, D., Hyder, A., Jarawan, E. & Mathers, C. (Eds.) (2004) *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization.
- Petit, L. (2011) *Cuestionario de Tránsito y Seguridad Vial para peatones y conductores de auto*. RA1A. Manuscrito no publicado.
- Weber, M. (1992) *Economía y sociedad*. Méjico: Fondo de Cultura Económica.