

La desobediencia masiva al código de circulación. Normas heterónomas frente a normas inter-individuales

Juan Antonio Pérez, Antonio Lucas, Francisco Dasi y Alain Quiamzade*
Universidad de Valencia y * Universidad de Ginebra

En los estudios sobre los accidentes de tráfico predomina un enfoque funcionalista: se presupone que el problema lo crea una minoría de conductores, con un perfil personal específico. Frente a ese enfoque se plantea un enfoque interaccionista. Se propone una conceptualización del respeto del código de la circulación en términos de dos sistemas de razonamiento sociomoral: heterónimo (policía-conductor) e inter-conductores. La hipótesis es que la desobediencia del código de la circulación es más representada como una interacción conductor-policía, que en el plano sociomoral inter-conductores, más adecuado para incidir en el comportamiento del conductor. En un experimento con un diseño factorial 2 (conductor/no conductor) x 2 (intragrupa alto/bajo infractor) se introduce esa dimensión sociomoral. Se concluye que una clave para reducir el número de accidentes podría consistir en anclar las normas que regulan el comportamiento de los conductores en nuevos principios de interacción entre éstos.

Drivers' massive disobedience to traffic laws. Heteronomous versus inter-individual norms. A functionalist approach still prevails in road safety research, its main assumption being that a minority of drivers, characterised by certain traits, are to be blamed for a majority of road accidents. An interactionist approach opposing this view follows, presenting the observation of traffic laws in terms of two sociomoral reasoning systems: the heteronomous system (enforcement) and the inter-drivers system. The main hypothesis is that drivers currently think of traffic law disobedience in terms of a driver-police matter, completely missing an inter-drivers sociomoral dimension that could have a greater impact upon their behaviour. We have attempted to bring in this sociomoral dimension by means of a 2 (driver/non driver) x 2 (in-group infraction high vs low) factorial design. It is concluded that a meaningful accident reduction could rest in the introduction of a new anchoring of the norms on principles regulating drivers' interaction.

El problema que suponen los accidentes de tráfico es conocido por todos. Por mencionar sólo dos ejemplos: en los países de la Unión Europea, con una población de unos 375 millones, en 1999 se contabilizaron 1.751.402 accidentes graves y 40.570 muertos. En EE.UU., con una población aproximada de 275 millones, se contabilizaron 2.026.000 accidentes con heridos y 41.345 muertos en esos accidentes (OECD, 2000). Cifras parecidas se repiten año tras año sin desviación significativa, por más que se mejore la ingeniería de la circulación (carreteras, seguridad del vehículo, señalización, etc.), algo sin duda fundamental; por desgracia, tales cambios en vehículos e infraestructuras suelen verse frecuentemente neutralizados, pues los conductores se adaptan rápidamente a ellos, dando lugar a lo que Wilde (1988) denomina una *homeostasis* del riesgo. Tampoco los continuos cambios en el sistema de sanción de las infracciones del código de la circulación parecen tener una incidencia significativa sobre esas cifras. Sin embargo, la convicción en la necesidad de la sanción es tal que se llega a obli-

gar al individuo a que proteja su propia vida con prescripciones como obligación de ponerse el cinturón de seguridad o el casco, que en principio no tienen repercusión en la seguridad del otro. Esta intervención del Estado obligando al individuo a que adopte conductas de salud hacia sí mismo no tiene parangón dentro del derecho penal.

Alcanzar un sistema de circulación sin accidentes parece una utopía. Ahora bien, la reducción de éstos sí parece algo factible. Se ha estimado que entre el 70 y el 90 por cien de los accidentes de tráfico tiene su causa en el conductor (Shinar, 1978; Lewin, 1982), aunque no siempre está claro si se debe a un error o a una infracción voluntaria del conductor (Rothengatter, 1997). Los responsables gubernamentales y expertos en tráfico no dejan de insistir en algo hartamente probado, que si respetara habitualmente el código de la circulación –y particularmente los límites de velocidad– el número de muertes se reduciría (Evans, 1991; ESTC, 1997). Con este objetivo, el sistema policial ha hecho lo que corresponde a su naturaleza: recrudescer el control y las sanciones, multiplicando por dos, tres y cuatro las penas por infracción. Pese a estas modificaciones, el número de accidentes sigue más o menos invariable.

El hecho es que una serie de normas del código de circulación parecen hoy más hechas para ser infringidas que para ser respetadas. Este fenómeno ha sido denominado por Fernández-Dols y

sus colaboradores (Fernández-Dols, 1993; Fernández-Dols y Oceja, 1994) *normas perversas*. Estos autores muestran en una serie de investigaciones que normas como el límite de velocidad en una autovía llegaban a ser infringidas hasta por un 90% de los conductores; también observaron que un 80% no llevaba puesto el cinturón de seguridad en ciudad (Madrid). Partiendo de esta observación, estos psicólogos sociales hacen una proyección del efecto que eso puede tener sobre otras conductas, como la corrupción, ya que con esta alta tasa de desobediencia al código de la circulación se crearía una especie de estado de anomia en el ciudadano que la vive cotidianamente. Se trata de una línea de investigación original y prometedora (véase también Verkuyten y cols., 1994).

Por nuestra parte, el problema de investigación que nos planteamos es por qué se produce tanta desviación o desobediencia al código de la circulación. Partimos del análisis del control y del cambio social realizado por Moscovici (1979) con su teoría de la innovación social. Se diferencian así dos enfoques de la desviación: el funcionalista y el interaccionista. La mayor parte de los estudios sobre el incumplimiento del código de la circulación adoptan planteamientos propios de enfoque funcionalista: se presupone que las causas de la desviación están en características «naturales» de los que se desvían, en parámetros específicos del conductor. Se apunta que para implementar el control social es necesario conocer estos parámetros y reeducar al conductor. Con este enfoque de la desviación, se realizan los más diversos análisis para establecer una tipología de características biológicas, físicas, psicológicas, demográficas, etc., de los conductores que infringen el código de la circulación. Estos parámetros juegan el papel de causas de la desviación. El que se desvía es considerado como diferente del grupo «normal»; se busca conocer sus rasgos de personalidad (cf. *accident proneness*: Farmer & Chambers, 1926; Shaw & Sichel, 1971; *differential accident involvement*: McKenna, 1983; *differential crash involvement*: Elander, West & French, 1993; o *accident liability*, Maycock, 1997; *factores intrasujeto*, Luna y Ruiz, 2001). Este tipo de enfoque tiene un enorme predominio en la psicología del tráfico (para una revisión, véase Elander y cols., 1993; Parker y Manstead, 1996). El axioma común es que un número reducido de conductores son los causantes de un desproporcionado número de accidentes.

Aparte de las lagunas teóricas del enfoque funcionalista de las normas subrayadas por Moscovici (1976), se añade en este tema del tráfico que el carácter masivo de la desviación de determinadas normas del código de la circulación crea un contexto permanente para la propia desviación. Como se ha apuntado, en el comportamiento del conductor la desviación se ha convertido en norma, por lo que el grupo «normal» no existe (salvo en la mente de los investigadores).

Desde el enfoque interaccionista se considera que la desviación tiene una naturaleza social (y no en rasgos individuales) y se enfoca de modo diferente la aceptación de las normas por parte del individuo. La hipótesis general es que la desviación se genera, en buena parte, por la forma como se trata de proponer/imponer la obediencia universal a la norma. Se diferencia así dos grandes modalidades de implementar el respeto de las normas: uno externo a las relaciones sociales y otro inherente al propio sistema de relaciones sociales; según se consideren las normas como inflexibles o relativas, respectivamente. Paradójicamente la desviación se puede engendrar por determinados sistemas de regulación social implantados por los agentes en interacción.

Sistemas normativos heterónimo e inter-individual

Partiendo de este enfoque interaccionista y de una distinción clásica en las teorías del desarrollo moral entre autonomía y heteronomía (Piaget, 1932), nos planteamos la hipótesis de que en la actualidad el sistema de regulación del acatamiento de las normas de circulación se caracteriza por la heteronomía. Para el conductor, el respeto o no de una norma dada está casi exclusivamente en función de si está o no presente el control policial. Esto hace que el respeto de las normas sea contingente al sistema de sanciones (Waard & Rooijers, 1994; Geller & cols., 1987; Herrstedt, 1992; Siegrist & Roskova, 2001). Sin embargo, el flujo de circulación alcanzado hace prácticamente impensable incrementar proporcionalmente el control policial. Además, esta vía de intervención también resulta impensable por el conflicto que puede generar en determinados sistemas de valores o en una sociedad que se resista a ser cien por cien vigilada. Quizá por esto los intentos de incrementar este sistema de sanciones inciden proporcionalmente más en la intensidad individual de la sanción que en el número de sanciones, en su extensión. Desde un plano colectivo, la razón desviación / sanción es tan ínfima que la desviación casi se puede manifestar con toda impunidad, o al menos siendo fácilmente asumibles sus costes; no tanto porque la sanción sea en sí poco costosa, sino por la escasa contingencia diacrónica que tiene con la desviación. También resulta poco adecuada esta regulación social basada en la sanción material, si se piensa en la reactividad que todo sistema represivo policial genera en la mayor parte de los países democráticos. Esta reactividad puede resultar particularmente explicativa del estilo de conducción de los jóvenes. El conjunto de estos y otros factores hace que se haya llegado a un punto en el que el sistema vigente de regulación social para que se acate el código de circulación ha llegado a un *impasse*. Y, desde nuestro punto de vista, uno de los factores que más difícil hace la introducción de un cambio social en este tema es lo naturalizada que se encuentra la situación: la policía ejerce el control, los conductores lo burlan cuanto pueden y el resto... miles de muertos y heridos cada año delante de una sociedad que muchas veces se exalta ante calamidades mucho menos graves, por decirlo sin consideración alguna. Da que pensar «la naturalidad» con la que va recibiendo día tras día el parte de los accidentes de circulación.

Nuestro punto de partida es que para cambiar significativamente esta situación es necesario recurrir a un enfoque interaccionista del comportamiento de los conductores. Un respeto sagrado –en el sentido social que le dio Durkheim (1912/1982)– del código de la circulación reduciría significativamente el número de accidentes. Se hace necesario, en primer lugar, que los propios conductores –no el Ministerio del Interior– señalen aquellas normas del código de circulación que hoy no les parezcan adecuadas; y éstas deberían ser modificadas en consecuencia. Un primer paso en esta dirección sería acabar con las normas perversas observadas por Fernández-Dols y cols. De este modo, los conductores, tachados hoy prácticamente en su totalidad de infractores, dejarían de ser en conjunto unos «indómitos».

Además de ajustar las normas a las necesidades y habilidades definidas colectivamente (recuérdese que la base del código de la circulación fue concebida en circunstancias muy diferentes de las actuales y sobre todo con otros flujos y densidad de circulación), nuestra hipótesis general es que para acabar con la desviación masiva del código de la circulación habría que cambiar la naturaleza social de la presión sobre conductor para que respete este código.

Como hemos dicho, la situación actual se caracteriza por un sistema heterónomo donde la norma está representada en la policía, y el conductor la acata en función de la severidad y eficacia del sistema de sanción policial. El que muchas normas sean vistas más o menos como arbitrarias parece un factor que converge con esta representación del código de la circulación en términos de heteronomía. Por ejemplo, ¿por qué se pone en un plano de sanción parecido un exceso de velocidad y no llevar puesto el cinturón de seguridad, cuando sus consecuencias inter-individuales, sobre otros transeúntes, son tan diferentes? Esta arbitrariedad también se refleja en lo bastante mal circunscritas que aparecen algunas normas tan relevantes como el límite de velocidad. Por ejemplo, impera un mismo límite de velocidad para todo tipo de vehículo y tramo de carretera que a todas luces para los conductores no son idénticos; esto contribuye a que se perciba la norma como demasiado general y por lo tanto con escaso valor diagnóstico para la prevención del riesgo concreto.

Frente a este sistema, el planteamiento es que habría que cambiar la naturaleza social de la norma anclándola en un sistema inter-conductores, propio de un sistema moral autónomo. Este cambio tendría dos propiedades sustanciales. En primer lugar parecen necesarios otros mecanismos, distintos de los del control policial, para que el individuo internalice el respeto del código de la circulación como imperativo moral. En este sentido los enfoques del desarrollo moral sugieren que es necesario «cambiar el razonamiento moral» (Piaget, 1932; Kohlberg, 1976). Aunque en muchos de estos estudios se presupone que el desarrollo moral puede ser el resultado de maduración ontogenética, Doise y Mugny (1981) han subrayado cómo en esa cuestión es quizá en la que con mayor claridad el propio Piaget, precursor de gran parte de estos estudios, admitió la importancia de la interacción social para que se actualice ese desarrollo moral, para pasar de la heteronomía a la autonomía, como él proponía. Parte del interés de este planteamiento reside en que, dado que la interacción social parece un requisito para el desarrollo moral individual, esta interacción podría planearse igualmente en un plano grupal. Pese a lo grandilocuente que esto pueda parecer, nos lleva a la conclusión de que es necesario generar procesos de influencia social para cambiar los esquemas de razonamiento moral que las sociedades o determinadas categorías sociales reflejan hoy en materia del tráfico.

En un sistema moral autónomo hay una segunda propiedad relevante para esta cuestión. El respeto de la norma no debería estar anclado en la transacción policía-conductor, sino más bien en la interacción-entre-conductores. En lugar de conducir «contra» la policía, el conductor debería tener una mayor conciencia del respeto mutuo entre-conductores. Esto es lo referido al decir que resulta necesario pasar de normas heterónomas a normas inter-individuales. Se adopta así la hipótesis de Durkheim de que el desarrollo moral individual es una función de este cambio en la naturaleza social de la norma. Con esta naturaleza social, la norma deja de ser un absoluto, inflexible, y se implanta en la interacción entre conductores. Por ejemplo, un conductor que en su conciencia no circule a más de 120km/h porque lo indica/impide una señal, sería muy diferente de otro que no excede ese límite de velocidad porque puede haber un transeúnte y le puede producir daño. Tampoco es lo mismo la sanción por la infracción es policial que implantarla mediante mecanismos de comunicación-reprobación entre-conductores. Una aplicación extrema de esto podría consistir en sistemas que delaten socialmente al infractor. No se pretende con esto apelar a una especie de estado policial popular en el que todos denuncien a todos,

sino más bien que se desarrolle un «lenguaje» por el que cada conductor se vea interpelado por el otro, real o simbólicamente, para que respete invariablemente el derecho a la seguridad del otro transeúnte. Por tanto, este cambio en la naturaleza social de la norma no es un cambio de quién tiene que administrar la sanción (policía frente a insultos entre conductores, llegado el caso), sino un cambio en la representación de la norma, en el sentido de que la norma no está ahí para ser respetada o infringida sino para organizar la interacción con el otro transeúnte. Este cambio pondría de relieve que las normas no están hechas ni siquiera para la seguridad del propio conductor, sino para preservar la seguridad del otro. Hoy parece que prima la idea de que las normas son algo de la policía, resultan paternalistas, hechas para proteger la seguridad del propio conductor, quedando relegado a un segundo plano lo que a nuestro entender resulta fundamental en una norma social: organizar la interacción con el otro. El carácter sagrado de la norma reside justamente en este anclaje social de la norma. Una representación social de la circulación como un sistema moral autónomo significa transformar los comportamientos y hábitos individuales en signos de interacción con el otro transeúnte, tenga éste una presencia física o virtual en el acto de la conducción.

Estos son los planteamientos teóricos que han guiado el estudio que se presenta a continuación. Concretamente, este estudio, que tiene un carácter exploratorio, ha partido de la idea de que uno de los aspectos que hacen que la infracción no tenga la naturaleza social adecuada para influir en el razonamiento moral de individuo, es que para los conductores la infracción es ante todo un problema del individuo con la policía. La comisión de una infracción resulta de la interacción con la policía, y ahí se acaba más o menos todo. No se experimenta el lado colectivo de la infracción; por ejemplo, que cuando un individuo infringe una norma tenga conciencia de que no sólo se pone al margen de la ley ante la policía, o pone en peligro su propia seguridad, sino que no respeta la seguridad del otro (conductor) generalizado. La masiva frecuencia de las infracciones no crea un curriculum colectivo, un hecho colectivo, sino sólo se acumulan como actos en el historial individual de infracciones. La cuestión planteada con este primer estudio es ver cómo reaccionan conductores habituales y no conductores en caso de ponerse de relieve esa consecuencia colectiva de la infracción.

Para inducir que las infracciones afecten positiva o negativamente al curriculum del grupo –que tengan consecuencias colectivas–, se cuenta a los participantes que se ha realizado un estudio comparativo para ordenar los países por lo infractores que suelen ser sus conductores. En concreto, en una condición experimental se indica que según ese estudio comparativo los conductores españoles (intragrupo para la muestra) son los más infractores e insolidarios en carretera; mientras que en otra condición se dice que son los menos infractores y los más solidarios en carretera. La finalidad de esta operacionalización es que la infracción deje de tener meras consecuencias individuales y se entienda que afecta al otro generalizado (el intragrupo en este caso). Se parte de que el sentido colectivo de una infracción puede implicar el nivel moral del grupo. Un grupo etiquetado negativamente en una dimensión dada (por ejemplo, como escandaloso, evasor de impuestos, impuntual) implica la presencia de una dinámica de regulación interna determinada (por ejemplo, falta de consideración y respeto entre sí). En un estado de anomia esta regulación interna sería deficiente. De aquí que se pueda inferir la necesidad de regulación social a partir del etiquetaje que se haga de un grupo. Otra cuestión es el tipo de regulación preferido.

Como medidas dependientes, se trata de ver la actitud hacia la sanción, si se prefiere un sistema de sanción individual o colectivo; se medirá también el grado de tolerancia hacia diversas infracciones. Basados en que prima una moral heterónoma (policía-conductor), la predicción es que los no conductores se mostrarán más severos hacia los conductores cuando el intragrupo aparezca en ese ranking como altamente infractor. Piénsese que si la naturaleza de la norma fuera inter-conductores, se haría la predicción de que los conductores se mostrarían más severos que los no conductores ante infracciones de otros conductores, ya que verían inculcado el derecho al respeto de su propia seguridad por parte del otro. Se predice, por el contrario, una doble reacción por parte de los conductores. Cuando por ellos se está incriminando a todo el grupo, se inclinarán por individualizar la desviación; pero cuando por ellos el grupo resulte bien connotado en el ranking comparativo, acentuarán la conciencia de grupo y la preferencia por un sistema de sanción entre ellos, entre-conductores.

Método

Muestra

El estudio ha sido realizado con 39 personas, jóvenes en su mayoría. 30 son estudiantes universitarios y 9 no estudiantes universitarios. 24 son mujeres y 15 varones. Aunque las edades van de los 17 a los 39 años la media es de 21,03 años (dt= 4,04). En cuanto a la experiencia como conductores, 14 no tienen carnet de conducir y 4 personas que tienen carnet nunca han conducido. Así pues se cuenta con 18 personas que no son conductoras y 21 que sí lo son. Estos conductores llevan conduciendo entre 1 año y 21 años (m= 3,29; dt= 4,63) y al mes recorren entre 20 y 1.500 Km (m= 430,5; dt= 410,8).

Procedimiento y manipulaciones experimentales

A los participantes se les decía que un Eurobarómetro reciente había publicado datos sobre el número de infracciones de tráfico registrado en cada país de la Unión Europea y que la finalidad de este cuestionario que tenían delante era conocer su opinión sobre algunos resultados publicados en ese informe.

En la siguiente página del cuestionario, a la mitad de los participantes se les decía que en el informe del Eurobarómetro «que los españoles somos los que *más* infracciones de tráfico cometemos» (condición *los que más*), o bien que «que los españoles somos los que *menos* infracciones de tráfico cometemos» (condición *los que menos*). Para subrayar esta inducción se añadía: «Además en el informe se recogen los resultados de una encuesta y se pone de manifiesto que los españoles somos los que mostramos actitudes *más favorables* (*más desfavorables*, en la condición *los que menos*) hacia las infracciones de las normas de tráfico». Para dar un matiz socio-moral a esta información comparativa, se añadía: «Además los españoles consideramos *muy importante* (*poco importante*) prestar ayuda en carretera al necesitado». Por último, se resumía la inducción indicando que (se pone entre paréntesis lo que se modificaba en la otra condición) «El citado informe termina preguntándose si la tendencia a no respetar (respetar) las normas de tráfico y a desentendernos de (atender) lo que le pasa a los demás conductores en carretera, no sería un rasgo típico de los españoles». Como puede verse, se trataba de incidir en la identidad colectiva.

Variables dependientes

Objetividad del sondeo

Se comenzaba preguntando a los participantes si ese resultado del Eurobarómetro les parecía objetivo, reflejaba la realidad (1) o no les parecía objetivo, no refleja la realidad (21).

Eficacia de las multas

A continuación se preguntaba a los participantes si creían que las multas de la policía son o no un buen remedio contra los accidentes de tráfico, por ejemplo, que a más multas menos accidentes (escala de respuestas en 21 puntos: 1= sí lo son; 21= no lo son).

Preferencia por el tipo de sanción

Otra pregunta era «para usted, ¿qué sería más desagradable, el dinero que le hicieran pagar por una infracción de tráfico que ha cometido (1) o que se hiciera público que usted ha cometido esa infracción, es decir, que se enterara todo el mundo de ella (21)?»

Tolerancia hacia la infracción de las normas de tráfico

Finalmente se pedía a los participantes que señalaran en tres dilemas por cuál de las dos opciones se inclinarían. Estos dilemas consisten en oponer el «respeto del código de la circulación por encima de todo» a la opción de «poder saltárselo en algunas circunstancias». *Dilema 1:* opción A) *Saltarse una norma de tráfico si la ve absurda, aunque ello signifique una falta de respeto para con los demás conductores que no se salten esa norma concreta;* opción B) *No saltarse una norma aunque la vea absurda, y ante todo tener respeto por los demás conductores.* *Dilema 2:* opción A) *Por encima de todo no saltarse ninguna norma de tráfico y respetar siempre el código de la circulación;* opción B) *Por encima de todo conducir con lo que para el conductor es más racional, aunque ello suponga saltarse alguna norma de tráfico.* *Dilema 3:* opción A) *En algunas situaciones el saltar se una norma de tráfico puede ser estar justificado y ser aceptado;* opción B) *El saltar se una norma de tráfico nunca está justificado, la persona siempre tiene que respetar las normas para no atentar contra la seguridad de otros usuarios de la vía pública.* Para analizar las respuestas a estos dilemas se ha compuesto un índice que agrupa los tres dilemas. Las puntuaciones del dilema número 2 han sido invertidas para agruparlas con los otros dos y que el índice vaya de 0 (se puede saltar alguna vez una norma de tráfico) a 3 (nunca se puede saltar una norma de tráfico).

Resultados

Las respuestas de las distintas variables dependientes han sido examinadas mediante el análisis de varianza 2 (los españoles son *los más infractores* frente a *los menos infractores*) x 2 (*conductor habitual* frente a *no es conductor*).

Objetividad del sondeo

El ANOVA sobre esta cuestión muestra que en la condición en la que se dice que los españoles son *los más infractores* se estima que el sondeo es más objetivo, refleja la realidad (m= 7,60) que en

la condición los españoles *los menos infractores* ($m= 13,16$; $F_{1,35}= 7,549$; $p<0,009$). Sólo se observa una tendencia a que los no-conductores creen más objetivo el sondeo ($m= 8,39$) que los conductores ($m= 11,95$; $F_{1,35}= 3,22$; $p<0,081$). La interacción entre ambos factores no es significativa ($F<1$). El interés de este primer resultado es que parece confirmar que la infracción de las normas de tráfico se ha convertido por sí misma en una norma, constituyendo una metanorma perversa, según la noción de Fernández-Dols (1993), ya que los sujetos creen que ser infractor refleja mejor la realidad (aspecto descriptivo de la norma) que no serlo.

Eficacia de las multas y tipo de sanción

El ANOVA sobre la eficacia de las multas indica una interacción entre los dos factores estudiados ($F_{1,35}= 6,684$; $p<0,014$). Como puede verse en el cuadro 1, los conductores juzgan que las multas serían un buen remedio ($m= 8,36$) cuando se dijo que los españoles son *los más infractores*, mientras que no creen que sea un buen remedio cuando se dijo que los españoles son *los menos infractores* ($m= 13,30$). Los no-conductores manifiestan lo inverso: dejan de creer que las multas sean un buen remedio ($m= 14,22$) cuando se les dijo que los conductores de su país son *los más infractores*; mientras que creen en la eficacia de las multas cuando los españoles son presentados como los más respetuosos con el código de la circulación ($m= 7,22$). Estos resultados confirman nuestra predicción general con respecto a los conductores ya que cuando se les dice que son la causa de que se esté incriminando a todo el grupo-españoles, refuerzan su aceptación de que se sancione al infractor, un modo de individualizar la desviación. Lo llamativo es que se produzca lo inverso con los no-conductores. Contrariamente a nuestra predicción, que pensábamos que los no-conductores iban a proponer la sanción como solución en ambas condiciones experimentales, lo que se observa es que no proponen más multas cuando los conductores de su país son los más infractores. Se comentarán estos resultados en la discusión.

En el mismo sentido van los resultados sobre si el sujeto prefiriera como sanción *pagar con dinero o que se hiciera público que ha cometido esa infracción*. El ANOVA sobre esta cuestión también muestra una interacción entre los dos factores ($F_{1,35}= 4,90$; $p<0,033$). Como puede verse en el cuadro 2, cuando se dice que los conductores españoles son *los que menos* respetan las normas de tráfico, los conductores vuelven a manifestar que para controlarlo habría que incrementar las multas administradas por la policía ($m= 4,09$), ya que para ellos esto es lo más desagradable; en comparación a cuando se dice que la infracción no es frecuente entre los españoles, en cuyo caso se inclinan más ($m= 12,80$) por un sistema de sanción social (en contraposición al policial). Entre esas dos medias se sitúan los no conductores que manifiestan que la sanción material, policial, puede seguir siendo eficaz en la condición en la que se les dice que la infracción es baja, o sea, si lo está siendo ($m= 9,78$) y descartan esa sanción policial en la condición de alta infracción, o sea, si no está siendo eficaz ($m= 11,67$).

El carácter «sagrado» de las normas de tráfico. El ANOVA sobre los tres dilemas en los que se pregunta a los participantes si puede estar justificado alguna vez (frente a jamás) el saltarse las normas de tráfico también revela una interacción de las dos variables estudiadas ($F_{1,35}= 7,09$; $p<0,012$).

Como puede verse en el cuadro 3, cuando se acusa a los españoles de ser *los más infractores*, los conductores se defienden y afirman el relativismo de las normas ($m= 0,73$) más que los no

conductores ($m= 1,67$), o sea, que las normas pueden ser infringidas según las circunstancias. Por el contrario, cuando los españoles son presentados como los más respetuosos con las normas de tráfico, entonces los conductores afirman ($m= 1,90$), incluso más que los no conductores ($m= 1,33$), que las normas son 'sagradas', que no se puede saltarlas.

Discusión

Antes de resumir los resultados, recordemos que cuando la desviación a una norma se hace norma, caben dos formas de incrementar el respeto de esa norma «pervirtida». Por un lado, se puede variar la presión sobre el individuo para que éste respete la norma en vigor, ya sea mediante la *presión externa* (moral heterónoma) o mediante la *presión interna e inter-subjetiva* (moral autónoma). Por otro lado, se puede cambiar el significado que tiene el incumplimiento de la norma ya sea convirtiendo ésta en *más relativa*, para que el incumplimiento resalte menos y por lo tanto sea menos visible la falta de vigor de la norma, o bien tratar de que se perciba la norma como *sagrada* para que se vea incrementada la presión normativa de ésta y la desviación resulte más difícil de manifestarse. De acuerdo con este planteamiento, se ha empleado un conjunto de tres variables dependientes para medir la actitud hacia un sistema policial-heterónomo frente a un sistema social inter-conductores. En congruencia con el razonamiento moral heterónomo, las normas no suponen tanto un deber social cuanto una opción de cada individuo que las acata o no según las circunstancias (relativismo del código de circulación), las multas son eficaces y se prefiere un sistema de sanción policial en lugar de un sistema de sanción social (reprobación pública). En contraposición, desde la perspectiva de un sistema social inter-conductores el código de la circulación debe ser 'sagrado', las multas de la policía no son el

Cuadro 1		
¿Cree que las multas de la policía son un buen remedio contra los accidentes de tráfico? (1= sí lo son; 21= no lo son). N entre paréntesis		
	No conductores	Conductores
Los españoles los más infractores de la UE	14,22 (9)	8,36 (11)
Los españoles los menos infractores de la UE	7,22 (9)	13,30 (10)

Cuadro 2		
Para usted qué sería más desagradable, ¿el dinero que le hicieran pagar por una infracción de tráfico que ha cometido (1) o que se hiciera público que usted ha cometido esa infracción, es decir, que se enterara todo el mundo de ella (21)?		
	No conductores	Conductores
Los españoles los más infractores de la UE	11,67	4,09
Los españoles los menos infractores de la UE	9,78	12,80

Cuadro 3		
Medias correspondientes a los tres dilemas en los que el sujeto tenía que elegir entre el respeto total del código de la circulación (3) y saltarse la norma según su juicio personal (0)		
	No conductores	Conductores
Los españoles los más infractores de la UE	1,67	0,73
Los españoles los menos infractores de la UE	1,33	1,90

remedio y sería más eficaz la reprobación social que la sanción monetaria administrada por la policía.

Los resultados muestran una convergencia completa a través de las tres variables dependientes en las que se ha observado una interacción significativa. Indican que los no-conductores (los observadores) recurren al principio del sistema de regulación policial-heterónomo para explicar el respeto del código de circulación que manifiestan los conductores de su país; pero se inclinan por el otro sistema social inter-conductores cuando se les dice que los conductores de su país son los que más están infringiendo el código de circulación. Los juicios de este grupo de no conductores parece que se ajustan al principio siguiente: el sistema para acatar el código de circulación es el policial-heterónomo; si se observa que se respeta este código, hay que seguir con ese mismo sistema, pero si se observa que no se está respetando el código, habría que probar otros sistemas para que se acate. A posteriori, podemos comprender la lógica de ese razonamiento. Sin embargo, antes de ver estos resultados, hubiéramos esperado, si no lo contrario, al menos que al informarles de que los conductores de su país son los más desobedientes respecto al código de la circulación hubieran propuesto un 'endurecimiento' del sistema policial-heterónomo.

Por el contrario, los actores (los conductores) explican el respeto del código de circulación mediante el sistema normativo inter-conductores y proponen un sistema policial-heterónomo para luchar contra la transgresión de ese código, cuando esta desviación se dice que es excesiva. El principio que organiza estas respuestas de los conductores parece ajustarse a lo siguiente: prefieren pensar que se acata el código de la circulación más por un sistema social inter-conductores (deber social) que por el sistema policial (sumisión a la autoridad). Sin duda hay más indeseabilidad social en lo segundo que en lo primero, por lo que transfiere una (auto)imagen más positiva de los conductores que estos se comporten en función del deber social. La cuestión es que ante la masiva desobediencia del código de la circulación, parecen inclinarse por una regulación policial-heterónoma. Dentro de tal sistema, la norma en sí se vacía de valor inter-subjetivo (o sea, de otra naturaleza social), teniendo

que depender su cumplimiento meramente de un sistema de sanción externo definido en la interacción conductor/policía. Este sistema de sanción externo pierde fuerza reguladora general, limitándose a cada caso individual y en función de los controles de la policía. La fuerza reguladora de la norma es así relegada a un segundo plano y se llegaría al llamado sistema policial, en el que lo que cuenta es la relación del conductor particular con la policía y la capacidad que ésta tenga para vigilar a cada conductor. En resumen, pues, en esta condición los conductores se inclinan por una individualización de la desviación.

Definida así la naturaleza del código de la circulación, este sistema lleva a que el conductor conduzca más en interacción con la policía que con otros conductores. El conductor con su infracción temería la sanción, pero no se guiaría por el temor de 'dañar' a otro conductor. Esto es lo que confirma también la cuestión en la que los conductores, llevados por esta representación de la norma, indican que temen más el dinero que les haría pagar la policía que la vergüenza que podrían sentir en caso de que se hiciera público y se enterara todo el mundo de que ha cometido una infracción. Este juicio parece razonable en la medida en que el individuo parte de una representación de la norma en la que lo intersubjetivo, o sea, lo social, no cuenta, y lo que cuenta es la interacción de cada individuo con policía.

En otro plano esto lleva a los conductores a abogar por el sistema policial, heterónomo. Esta concepción implícita en su reacción, en caso de hacerse explícita, podría ser una fuente de conflicto socio-moral, mayormente para aquellas personas que en otros ámbitos tengan preferencia por una sociedad en la que las relaciones sociales se organicen siguiendo un principio de igualdad o de relaciones horizontales, en lugar de una sociedad jerarquizada y que funcione según un principio de relaciones sociales verticales. En futuras investigaciones puede resultar pertinente estudiar más a fondo estos posibles conflictos socio-morales según la preferencia por un sistema u otro de relaciones sociales. Por ejemplo, estudiar si la actitud hacia el sistema heterónomo de los conductores confrontados a una excesiva desviación, no estaría en interacción con su ideología política.

Referencias

- De Waard, D. y Rooijers, T. (1994). An experimental study to evaluate the effectiveness of different methods and intensities of law enforcement on driving speed on motorways. *Accident Analysis and Prevention*, 26, 6: 751-765.
- Doise, W. y Mugny, G. (1981). *Le développement social de l'intelligence*. París: Interéditions.
- Durkheim, E. (1912/1982). *Las formas elementales de la vida religiosa*. Madrid: Akal.
- Elander, J., West, R. y French, D. (1993). Behavioral Correlates of Individual Differences in Road-Traffic Crash Risk: An Examination of Methods and Findings. *Psychological Bulletin*, 113, nº 2, 279-294.
- ETSC, European Transport Safety Council (1997). *Safety Monitor - ETSC's Newsletter on Transport Safety Policy Developments in the EU*. Brussels: Rue du Cornet.
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Farmer, E. y Chambers, E.G. (1926). *A psychological study of individual differences in accident rate* (Rep. Nº 84). London: H.M.S.O., Industrial Health Research Board.
- Fernández Dols, J. M. y Oveja Fernández, L.V. (1994). Efectos cotidianos de las normas perversas en la tolerancia a la corrupción. *Revista de Psicología Social*, 9, 1: 3-12.
- Fernández Dols, J.M. (1993). Norma perversa: hipótesis teóricas. *Psicotema*, 5, 91-101.
- Geller, E.S., Rud d, J.R., Kalsher, M.J., Streff, F.M. y Lehman, G.R. (1987). Employer-based programs to motivate safety belt use: A review of short-term and long-term effects. *Journal of Safety Research*, 18: 1-17.
- Herstedt, L. (1992). Traffic calming design -A speed management method. *Accident Analysis and Prevention*, 24, 1: 3-16.
- Kohlberg, L. (1976). *The psychology of moral development: Essays on moral development* (Vol. 2). San Francisco: Harper & Row.
- Lewin, I. (1982). Driver training: a perceptual-motor skill approach. *Ergonomics*, 25, 917-924.
- Luna, R. y Ruiz, M. (2001). Factores intrasujeto implicados en la percepción de la señalización vertical: procesamiento holístico y analítico. *Psicothema*, 13 (1), 141-146.
- Maycock, G. (1997). Accident liability: The human perspective. En T. Rothengatter and E. Carbonell: *Traffic and Transport Psychology. Theory and Application*, pp. 65-76. Oxford: Pergamon.
- McKenna, F.P. (1983). Accident proneness: a conceptual analysis. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 15, Nº 1, 65-71.
- Moscovici, S. (1979). *Psychologie des minorités actives*. París: Presses Universitaires de France.

- OECD (2000). OECD Online News Release. *Road deaths fell in OECD Countries in 1999, but injuries rose*. París, 20 April 2000. www.oecd.org
- Parker, D. y Manstead, A. S.R. (1996). The social psychology of driver behaviour. In G.R. Semin y K. Fiedler (Comps.). *Applied Social Psychology*. Londres: Sage.
- Pérez, J.A. (1997). Normes. *Dictionnaire de Psychologie*. París: Larousse.
- Piaget, J. (1932). *Le jugement moral chez l'enfant*, París: Presses Universitaires de France.
- Rothengatter, T. (1997). Errors and violations as factors in accident causation. In T. Rothengatter y E. Carbonell: *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application*. Oxford: Pergamon.
- Shaw, I. y Sichel, H. (1971). *Accident proneness*. Elmsford, NY: Pergamon Press.
- Shinar, D. (1978). *Psychology on the Road. The human factor in traffic safety*. NY: John Wiley and Sons.
- Siegrist, S., Roskova, E. (2001). The effects of safety regulations and law enforcement. En P. Barjonet (Ed.): *Traffic Psychology Today*, pp. 181-206. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Thibaut, J.W. y Kelley, H.H. (1959). *The social psychology of groups*. New York: Wiley.
- Verkuyten, M., Rood-Pijpers, E., Elffers, H. y Hessing, D.J. (1994). Rules for breaking formal rules: Social representations and everyday rule-governed behavior. *The Journal of Psychology*, 128, 5: 485-497.
- Wilde, G.J.S. (1988). Risk homeostasis theory and traffic accidents: propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions. *Ergonomics*, Vol. 31, nº 4, 441-468.