

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

FACULTAD DE LETRAS Y CIENCIAS HUMANAS

**MECANISMOS ATRIBUCIONALES Y ACTITUDES HACIA LA TRANSGRESIÓN  
DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO EN CONDUCTORES DE TAXI DE LIMA  
METROPOLITANA**

Tesis para optar el título de Licenciado en Psicología con mención en Psicología Social que

presenta el

Bachiller

José Manuel Delgado Taboada

**Asesor:**

Agustín Espinosa Pezzia

**LIMA, PERÚ**

2013

## Agradecimientos

En primer lugar, a mi asesor Agustín Espinosa, por su paciencia en el seguimiento de este trabajo, por su buen criterio, múltiples observaciones y excelentes recomendaciones.

También, a mi asesor de tesis preliminar, Luis Tapia; y a mis profesoras Marcia de la Flor y Martha Oshiro; por su aliento, apoyo y acompañamiento durante el proceso.

A mis amigos que de alguna u otra manera me apoyaron con ideas, comentarios, sugerencias, y hasta con las mismas conversaciones que motivaron esta investigación; y específicamente a Elohim Monard, por haberse tomado la libertad de ejercer presión para que termine este pendiente.

A mi novia Karen Victoria Rázuri Tapia, quien me ha ayudado en una revisión preliminar de este trabajo, y por recordarme cada vez que lo dejaba de lado por las demás obligaciones.

A mi hermano Bruno por su sapiencia, y a mis padres, José Luis y Silvia, por su cariño, consejo y apoyo constante y desinteresado, y por su interés en que se concrete esta empresa que lleva ya algunos años en el tintero.

Finalmente, a Patricia Mckay, compañera de trabajo que en el ínterin de este proceso creativo sufrió la irreparable pérdida de uno de sus hijos en un accidente de tránsito. Este trabajo va dedicado especialmente para Christian.

## Resumen

La presente investigación tiene como objetivo explorar el vasto tema de la transgresión de las normas de tránsito en Lima Metropolitana desde los constructos de la atribución y actitudes, utilizando una metodología cualitativa, a partir de la percepción de agentes clave involucrados en el engranaje social del tránsito limeño: los taxistas. Para este fin, se realizaron 40 entrevistas semi-estructuradas a taxistas limeños en su propio escenario de trabajo. Se encontró que los conductores de taxi más jóvenes, que trabajan más horas, que alquilan los carros, que tienen menos estudios son más propensos a reconocer comportamientos transgresores de las normas de tránsito, elaborando atribuciones de autobeneficio y actitudes justificatorias, mientras que suelen elaborar atribuciones negativas y actitudes descalificadoras frente al comportamiento transgresor de otros infractores. Estos resultados nos sugieren hipótesis de trabajo para investigaciones futuras cuantitativas y mixtas en este tema.

***Palabras clave: Mecanismos atribucionales, actitudes, transgresión de las normas, tránsito, taxistas, Lima Metropolitana.***

## Abstract

This research aims to explore the vast subject of the violation of traffic rules in Metropolitan Lima from the constructs of attribution and attitudes, using a qualitative methodology, based on the perception of key actors involved in the social machinery traffic Lima: taxi drivers. To this end, 40 semi-structured interviews were conducted with taxi drivers from Lima in their own work setting. It was found that younger taxi drivers, who work longer hours, rent the cars, are less educated are more likely to recognize their personal traffic rules violation behaviors, developing self-benefiting attributions and justificatory attitudes while often developing disqualifying negative attributions and attitudes against the behavior of other

traffic rule offenders. These results suggest a working hypothesis for future quantitative and quanti-cualitative researches on this issue.

*Key words: Attributional mechanisms, attitudes, traffic's norm deviation, Metropolitan Lima, taxi drivers.*



## Tabla de Contenidos

|  |    |
|--|----|
| Implicancias de la transgresión de las normas de tránsito en la vía pública limeña.....          | 6  |
| Atribución.....  | 13 |
| Actitudes, Teoría de la Acción Razonada y otros.....   | 17 |
| Estudios previos en atribución y actitudes hacia la transgresión de las normas del tránsito..... | 19 |
| Planteamiento del Problema.....  | 22 |
| Método.....  | 24 |
| Participantes.....   | 24 |
| Instrumento.....   | 25 |
| Procedimiento.....   | 26 |
| Resultados y Discusión.....  | 27 |
| Limitaciones.....  | 45 |
| Recomendaciones para futuros estudios.....   | 46 |
| Referencias.....   | 48 |
| Anexos.....  | 53 |

## **Mecanismos atribucionales y actitudes hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi de Lima Metropolitana**

*Una batalla perdida es una batalla que uno cree que se ha perdido.*

Jean Paul Sartre.

### **Implicancias de la transgresión de las normas de tránsito en la vía pública limeña.**

El concepto de “transgresión”, viene del verbo transgredir, y significa quebrantar, violar un precepto, ley o estatuto (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, 2008). Desde el derecho civil tenemos que todo hecho que transgreda una norma obligatoria es ilícito (Chiossone, 1968).

Todo grupo humano requiere de leyes, reglamentos y normas explícitas que regulen el comportamiento de sus integrantes, de manera que se fiscalice a los mismos y se mantenga el orden. De lo contrario la convivencia sería caótica y no podría garantizarse la seguridad ciudadana, ni mucho menos una cultura de valores (Mockus, 2003).

Mockus (2003) afirma que la ley, la moral y la cultura regulan la conducta. En ese sentido, los actos de un individuo pueden estar regulados ya sea por el respeto a la ley o el temor a las consecuencias de infringirla, las convicciones personales sobre lo bueno y lo malo, o la costumbre sancionada socialmente. Con esto, se entiende que, si lo que existe es un divorcio entre estos sistemas reguladores, ciertos matices tácitos son los que predominan sobre las leyes escritas (Mockus, 2003). Estos matices tácitos emergen de las normas subjetivas.

Fishbein y Ajzen (2010) definen la norma subjetiva como la percepción de un sujeto de que la mayoría de las personas importantes para él piensan que debería o no realizar determinada acción o comportamiento. En ese sentido, Cialdini, Kallgren y Reno (1992; citados por Fernández Dols, 1993) sugieren que el individuo tiene dos puntos de referencia

normativos: por un lado la percepción de cuál es la conducta que se espera de uno, y por otro, la conducta que de hecho puede observarse en el grupo.

La investigación sobre conducta normativa se ha centrado principalmente en el estudio de patrones de comportamiento sujetos a sanciones. La Psicología Social ha considerado que estos patrones de comportamiento, a través de un proceso interactivo, se convierten en normas sociales (Fernández Dols, 1993). Sin embargo, Fernández Dols (1993) cuestiona la funcionalidad de las normas sociales, sean éstas formales o informales. Considera que éstas suelen ser disfuncionales y ocasionan problemas graves para la supervivencia de los grupos sociales.

Una norma subjetiva puede ser también el resultado de una norma o ley poco práctica o que se encuentra reñida con el comportamiento de la sociedad en la que se aplica, y que termina siendo percibida por los ciudadanos como excesivamente dura, injusta, o absurda por un grupo de ellos, generalmente los que se perciben a sí mismos como dominados (Fernández-Dols, 1993). Éstos, con frecuencia, consideran las normas impuestas como incumplibles e injustas, y se rebelan contra ellas (Fernández-Dols, 1992). De ese modo, se tiene más bien una norma perversa, una norma social explícita y sujeta a sanciones que no es respetada (Fernández-Dols, 1993).

Las normas perversas suelen ser impuestas a todos los grupos de un sub-sistema social o al menos al grupo sin autoridad a partir de la imitación o la coacción de un sistema social jerárquicamente superior (Fernández-Dols, 1992).

Una norma perversa desmoraliza por igual al grupo con autoridad y al grupo subordinado, disminuye los mecanismos de control social con respecto a otras normas cumplibles y promueve la aparición de una crítica más intensa hacia el que trata de imponer la

norma genéricamente que al que se desvía con respecto a esta u otras normas. Por otra parte, las sanciones positivas o negativas que se derivan de una norma perversa son percibidas como un agravio comparativo que excluye toda idea de justicia o utilidad. Por el contrario, aquel grupo que se siente afectado por ella, considera el lograr burlar una norma perversa como una hazaña (Fernández-Dols, 1992).

De forma principista, se suele creer que la propia cultura fiscalizará el comportamiento y el mantenimiento del statu quo (Mockus, 2003), sin embargo en la práctica puede ocurrir lo contrario. Según la Instituto de Investigación de la Universidad Privada Antenor Orrego (UPAO, 2010) en el Perú, por ejemplo, donde ni la ley pública ni las instituciones tienen prestigio, están dadas las condiciones para que la desviación deje de ser excepcional para convertirse en un comportamiento institucionalizado de tolerancia a la transgresión y a la corrupción. Por algo, según el Latinobarómetro(2011), Perú se encuentra en el último lugar en percepción de la legalidad en la región, con apenas 12% de percepción de cumplimiento de la ley por parte de los ciudadanos peruanos. Algunos determinantes de estas conductas podrían ser la falta de oportunidades, la falta de educación en valores y referentes positivos, la discriminación y la pobreza (Portocarrero, 2004).

Para Vega (2002), en medio del aparente caos en el que nos desenvolvemos, la propia transgresión de las normas se ha convertido en un sistema de funcionamiento que se retroalimenta con la participación de todos los partícipes de ella. Esta postura es, para Portocarrero (2004), cínica frente a la sociedad, en vista de que la persona no asume las consecuencias de sus actos, y solo actúa bajo reacción. De este modo, el cínico puede transgredir tranquilamente, y sin miramientos, todas las normas que le plazca.



Para empeorar las cosas, la imagen del policía no es muy atractiva (Encuestadora Ipsos APOYO, 2010), existe mucha desconfianza hacia ellos (UPAO, 2010). Se les considera personas autoritarias (Rojas Vargas, 2002), sexistas (ONG Estudio para la Defensa de los Derechos de la Mujer, DEMUS, 1997), e incluso corruptas (Vega, 2002). Esto se debe a la detección arbitraria, la coima en el tránsito y la no intervención por servicio individualizado en empresas o entidades bancarias (Instituto de Defensa Legal, IDL, 2004; Reina Alfaro, 2002). Según Portocarrero (2004) la imagen de autoridad que presenta el policía en el escenario de la transgresión representa al poder y no al pobre, esto ocasiona que el policía, en pleno ejercicio de sus funciones sea criticado y enfrentado por los ciudadanos, quienes se identifican, por el contrario, con el transgresor. De esta forma, para Portocarrero, suele, además, haber goce en la transgresión, por la oportunidad de obtener poder para sentirse superior a los otros, una “revancha” (Portocarrero, 2004).

Son diversos los factores que González (1985) menciona como condiciones favorables a la aparición del fenómeno de la corrupción generalizada: el subdesarrollo, la situación general de anomia, la percepción de una profunda brecha entre el gobierno y la sociedad, la ausencia de un proyecto nacional y de la lealtad del ciudadano a una sociedad organizada, la prevalencia de desigualdades en la distribución de riqueza, la desinformación sobre las reglas oficiales y qué conductas son violatorias de las mismas, la existencia de débiles mecanismos de reforzamiento social y gubernamental, entre otros. Todo lo anterior, según lo descrito, confluye en sociedad peruana.

Según Lima Cómo Vamos (2011; 2012), uno de los principales problemas de la Ciudad de Lima es el del tránsito, particularmente el transporte público, con el que la mayoría de limeños todavía está muy insatisfecho.

Algunas de las razones más comunes para justificar la transgresión en el tránsito limeño son: la percepción de uno mismo como pobre (Portocarrero, 2004), la viveza (Responsabilidad Social TODOS, 2010), y el deseo de evitar el esfuerzo y las dificultades en la vía pública (Vega, 2002). Los ciudadanos perciben, a su vez, que la conducta transgresora es un hábito y una costumbre (Portocarrero, 2004), o dicho de otra manera, perciben una situación de anomia, en la que la transgresión de las normas de tránsito es generalizada (González, 1985). Esto podría estar alineado con lo que Fernández-Dols considera una norma perversa (Fernández-Dols, 1993).

Sin embargo, las implicancias de la transgresión de las normas de tránsito en la vía pública no solo se explicitan en el caos vehicular, infracciones y sanciones, sino también en accidentes e inseguridad ciudadana (Morocho, 2002). Los accidentes de tránsito constituyen la causa externa de muerte no patológica más importante del mundo, superando incluso al suicidio, homicidio y a los crímenes de guerra (Morocho, 2002). Las colisiones en las vías de tránsito es la principal causa de defunción en los jóvenes de hasta 24 años (Organización Mundial de la Salud, OMS, 2007). Por otro lado, la Defensoría del Pueblo (2008) afirma que la estadística de letalidad en los accidentes de tránsito en América Latina tiene el aumento más considerable.

Según la Policía Nacional del Perú (PNP) (2007a), Lima Metropolitana concentra el 67% del total de infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito. Particularmente, en lo que se refiere al exceso de velocidad, Lima representa el 98% de incidencias en todo el país; mientras que en infracciones de conducción, Lima representa el 83% de incidencias. Además de ello, Lima Metropolitana concentra la mayor incidencia de accidentes de tránsito letales (2007b) y no letales (2007c).

Por su parte, la Defensoría del Pueblo (2008) señala que el transporte urbano en Lima Metropolitana es una actividad que se desarrolla en condiciones muy riesgosas y precarias para sus ciudadanos. Entre las principales causas de los accidentes fatales se pueden enumerar: el exceso de velocidad (25%), la imprudencia del peatón (21%), la ebriedad del peatón (17%), la imprudencia del conductor (15%) y la negligencia del conductor (9%).

Para la Defensoría del Pueblo (DP, 2008), la vulneración a los derechos fundamentales atribuibles al transporte urbano en Lima Metropolitana se dan por dos causas fundamentales: el modelo de transporte imperante y la carencia de conciencia vial de la población, también pone en evidencia un círculo vicioso relacionado al transporte público: la sobreoferta de vehículos trae consigo la congestión vehicular, lo que a su vez aumenta en promedio los tiempos de viaje y el malgasto del combustible. Este último produce un incremento en los costos operativos, lo que disminuye el gasto en mantenimiento y deteriora el parque automotor.

Los transportistas, por su parte, buscan mitigar la reducción de sus ganancias apelando a la competencia por pasajeros, disminuyen la calidad del servicio y provocan accidentes. Todo ello lleva al usuario a decidir comprar un vehículo propio, lo que aumenta aún más la congestión vehicular y agrava el problema. Así pues, solo el 14% de los ciudadanos están satisfechos con el transporte público. Sin embargo, más del 90% no tiene otra alternativa que movilizarse en él (DP, 2008).

Además, la mayoría de los ciudadanos cree que los principales problemas del transporte público son los siguientes: la cantidad de unidades, la forma poco respetuosa con la que tratan al público y la falta de respeto a las normas de tránsito (Pontificia Universidad

Católica del Perú, PUCP, 2010). Todo lo anterior es consistente con lo que Fernández-Dols denomina las consecuencias de las normas perversas: con ellas se da una pérdida de la confianza y prestigio en las personas o instituciones encargadas de administrarlas, en nuestro contexto la policía; y también la relajación general de otros criterios normativos cuando el transgresor comete una infracción (Oceja & Fernández-Dols (1992).

Para Mateus (2008), esto ocurre porque los vehículos de transporte público “son vestigios anarquistas” frente a una ciudad que se muestra ajena; y las leyes, representadas en semáforos, señales de tránsito y agentes policiales pueden y deben evadirse, en una lucha contra un poder oficial y hegemónico. En esta lucha, el policía aparece como sujeto antagonista. Su figura desagrada, atemoriza o fastidia, porque es la personificación del mundo legal.

Para Arroyo (2000) el transportista metropolitano se caracteriza por su picardía, que no solo conlleva a los transportistas a la utilización de pintas, “stickers” y lemas en sus vehículos, sino también a diferentes conductas que se expresan, finalmente, en la transgresión de las normas de tránsito (Vega, 2002, en justificaciones del comportamiento transgresor (Portocarrero, 2004) y en otras conductas ilegales. Por ejemplo, en un estudio realizado con muestras de orina de chóferes de combi, buses y cousters, Maldonado y Zabaleta (2006), encontraron que un importante número de chóferes de transporte público limeño consumen dentro de sus horas de trabajo diferentes tipos de drogas.

De otro lado, Yamamoto(2010) afirma que los transportistas públicos son personas trabajadoras que se han adaptado para salir adelante en un entorno muy agresivo, y que, paradójicamente se sienten satisfechos porque han conseguido lo más importante, el bienestar

de su familia. Si bien es cierto perciben que están en conflicto con otras instancias de la sociedad, esto no hace mella en su felicidad.

Si bien no hemos encontrado estudios específicos sobre los taxis limeños –se han encontrado varios generales y otros específicos sobre las combis-, en este estudio buscaremos explorar si en el caso de los taxistas ocurre lo mismo que en los demás operadores del transporte público, ya que los taxistas son el grupo más numeroso, que supera los 200 mil taxistas (PUCP, 2011).

### Atribución

La atribución es el proceso mediante el cual las personas elaboran razones causales a partir del comportamiento de otras personas (Zimbardo & Leippe, 1991), es decir, nuestros esfuerzos por comprender las causas detrás del comportamiento de otros y uno mismo, y así obtener conocimiento sobre sus rasgos estables y disposiciones (Baron & Byrne, 2005).

Dentro de las teorías de la atribución, existen dos perspectivas clásicas que han sido particularmente influyentes. La primera es la teoría de la **inferencia correspondiente** de Jones y Davis (1965; citado por Darley & Cooper, 1998), que busca describir cómo es que las personas usan el comportamiento de otros como base para inferir sus disposiciones estables. En ese sentido, Obando (2009) añade que uno tiende a hacer inferencias correspondientes sobre el otro cuando su comportamiento: (i) se elige voluntariamente, (ii) se debe a efectos de causas particulares y (iii) es bajo en deseabilidad social.

La segunda es la teoría de las **atribuciones causales** de Kelley (1972; citado por Baron & Byrne, 2005), que explica como una conducta puede tener una causa interna o externa. Cuando se habla de una causa interna, se refiere a la disposición de la persona,

mientras que cuando se habla de una causa externa, se refiere más bien a las particularidades de la situación (Zimbardo & Leippe, 1991).

Así, las atribuciones de *disposición* o internas, identifican las causas personales del comportamiento observado, y hacer una *atribución disposicional* quiere decir que se asume que el comportamiento realizado por la persona observada refleja una única propiedad de la persona observada (Zimbardo & Leippe, 1991). Entonces, las explicaciones acerca de las habilidades personales, creencias religiosas, carácter y personalidad son todas instancias de las atribuciones disposicionales.

Complementariamente, las *atribuciones situacionales*, también conocidas como externas, identifican factores en el entorno físico y social que ocasionan que la persona se comporte de una manera particular (Zimbardo & Leippe, 1991). La causa percibida del comportamiento es vista fuera de la propia persona, y esto implica, en primer lugar, que muchas o la mayoría de personas *actuarían de la misma manera en situaciones similares*; y en segundo lugar, que *sin esos factores situacionales, la persona no hubiera realizado dicho comportamiento* observado (Zimbardo & Leippe, 1991).

Sin embargo, para que uno elabore finalmente la atribución, sea situacional o disposicional, se requieren tres condiciones: la consistencia, la congruencia y el carácter distintivo (Kelley, 1967; citado por Robbins, 2004).

En primer lugar, es fácil hacer atribuciones disposicionales cuando el comportamiento observado no es normativo, esto es, cuando este comportamiento difiere de lo que normalmente uno espera que haga la gente (Zimbardo & Leippe, 1991). Esto es conocido como el consenso, la medida en que otras personas reaccionan ante algunos estímulos de la misma manera en que reacciona la persona que estamos considerando (Baron & Byrne, 2005),



y se refiere a saber si la conducta es inusual, de manera que si es raro el comportamiento, entonces se hará una atribución externa, y si es regular, entonces se hará una atribución interna. El observador busca, entonces, la congruencia en los actos de las personas (Robbins, 2004).

En segundo lugar, es más sencillo hacer una atribución disposicional cuando el actor (la persona que realiza el comportamiento específico) es conocido por realizar frecuentemente dicho comportamiento. De esa manera, el comportamiento consistente en el tiempo nos refiere que *es* la persona y no la situación la que ocasiona dicha conducta (Zimbardo & Leippe, 1991). Este factor es conocido como “*consistencia*”, la medida en que la persona reacciona de la misma manera en un estímulo o situación dada en diferentes ocasiones (Baron & Byrne, 2005).

Una tercera circunstancia que compele las atribuciones disposicionales es cuando el mismo tipo de conductas ocurren en diferentes situaciones y ante diferentes estímulos. Cuando ni una situación ni algún estímulo situacional conocido o identificado son aparentes, entonces la persona asume que la causa del comportamiento es responsabilidad de la persona (Zimbardo & Leippe, 1991). Esto es lo que se llama “*carácter distintivo*” (Robbins, 2004) o distintividad, la medida en que esta persona responde de la misma manera ante diferentes estímulos o eventos (Baron & Byrne, 2005).

La información acerca de estos tres factores puede ser obtenida toda a la vez. Usualmente, la persona sopesa los diferentes factores a decidir entre atribuciones disposicionales y atribuciones situacionales (Zimbardo & Leippe, 1991).

*La teoría de la atribución nos lleva al error fundamental de atribución, que se entiende como la tendencia a exagerar el efecto de los factores internos o personales en*

desmedro de los factores externos o situacionales, o viceversa, según convenga (Robbins, 2004). Este error también lleva al *sesgo auto-favorable*, la tendencia a realizar atribuciones causales internas a los éxitos personales (o del endogrupo, por ejemplo, los taxistas), y externas a los fracasos; mientras que para otras personas (o personas del exogrupo; a la sazón los no-taxistas), la lógica es exactamente la opuesta (Robbins, 2004).

Además de la dimensión situacional-disposicional, existen otras como la de *estabilidad* y la de *controlabilidad*, dimensiones que no se pueden circunscribir al plano interno-externo antes mencionado (Baron & Byrne, 2005). Wiener (citado por Silvestri & Flores, 2006) propone que la dimensión de estabilidad se refiere a la persistencia y *modificabilidad* de la causa, mientras más estable es esta, menos controlable es. Dicho de otro modo, cuanto más estable e incontrolable es la causa que se percibe como responsable del propio fracaso, menos esperanza se tiene en poder solucionarlo y más se paraliza la motivación para seguir esforzándose (Wiener, 1990; citado por Lanz, 2006).

La controlabilidad, por su parte, se refiere al grado de control que tiene el individuo para modificar las consecuencias de las causas, es decir: cuanto mayor control se percibe sobre la causa, mayores son las expectativas de éxito y la motivación para seguir esforzándose (Wiener, 1990; citado por Lanz, 2006).

Existen, además dos principios que resultan a partir de la multiplicidad causal de las atribuciones. El *principio de disminución* es la tendencia a atribuir menos importancia a una causa potencial de algún comportamiento en función de otras causas potenciales a las que uno les da mayor peso o importancia (Baron & Byrne, 2005). Por otro lado, el *principio del aumento* es la tendencia a otorgar gran importancia a las causas potenciales del



comportamiento si el comportamiento tiene lugar a pesar de la presencia de otras causas de carácter inhibitorio (Baron & Byrne, 2005).

Ahora bien, la atribución causal del propio comportamiento puede depender del éxito o del fracaso de la acción, es decir, del esfuerzo emprendido y del resultado alcanzado en una tarea particular (Weiner, 1992; citado por Lanz, 2006). De esta manera, frecuentemente, atribuimos nuestros éxitos o nuestros fracasos a causas internas o externas a nosotros mismos.

Otra dimensión importante para este estudio, y mencionada por Wiener (1990; citado por Lanz, 2006), es la del *Foco de dimensión de causalidad*, que se refiere a que las causas internas controlables del fracaso producen humillación y vergüenza; mientras que las causas externas, en cambio, provocan rebeldía y enfado (Wiener, 1990; citado por Lanz, 2006).

### **Actitudes, Teoría de la Acción Razonada y otros**

La Teoría de la Acción Razonada -o TAR por sus siglas en español- (Fishbein & Ajzen, 2010) asume que la mayoría de los comportamientos sociales están bajo el control del sujeto, cuya intención para tomar o no determinada acción está basada en la información de que dispone.

La *intención* se refiere a la decisión de ejecutar o no una acción, y está determinada por dos componentes: uno personal o actitudinal, es decir, la actitud hacia una conducta, y otro social o normativo (la norma subjetiva). A este respecto, la actitud, según Fishbein(1990), es una predisposición aprendida a responder a un objeto en forma consistentemente favorable o desfavorable, por lo que el componente actitudinal tiene que ver con los sentimientos positivos o negativos del sujeto respecto de la conducta en cuestión. Por otro lado, el componente normativo se refiere a la norma subjetiva del individuo, es decir, la *presión social percibida* que es ejercida sobre él para que ejecute o no la conducta en cuestión.

En ese sentido, FishbeinyAjzen(2010), ven las normas a partir del comportamiento de las personas, de tal manera que para ellos es la presión social percibida la que “obliga” a un individuo a realizar o no determinada acción. Es decir, mientras más fuerte sea la presión social percibida, más propensa será la intención de realizar determinado comportamiento.

A diferencia de las creencias, actitudes e intenciones, los comportamientos son eventos observables que se componen de cuatro elementos esenciales: la acción realizada, el objetivo u objeto hacia el que la acción se dirige, el contexto en el que esta acción se realiza, y el tiempo en el que se realiza esta acción (Fishbein & Ajzen, 2010).

Por otro lado, cuando FishbeinyAjzen(2010) hablan de acción razonada no implican necesariamente que uno tenderá a ser racional en todos los casos en la toma de sus decisiones. Las personas tienden a acompañar procesos deliberativos conjuntamente con la espontaneidad. Así, se asume que la intención de las personas de actuar de determinada forma sigue un proceso razonado, consistente y ocasionalmente automático en función a sus creencias, pero eso no significa que siempre sean racionales en su comportamiento. Sus creencias no necesitan ser verídicas, pueden ser imprecisas, sesgadas o incluso irracionales. Sin embargo, cuando un conjunto de creencias se establece en la persona, este promueve la base cognitiva del que las actitudes, normas percibidas y percepciones de control –y en última instancia las intenciones y comportamientos- se asumen siguiendo una manera razonada.

Según FishbeinyAjzen(2010), la formación de actitudes, normas percibidas y percepciones de control –y las intenciones que estas producen- no tienen que envolver una gran deliberación pero pueden seguir espontánea y automáticamente sus creencias de base. Como regla general, las personas tienden a hacer deliberaciones cautelosas cuando se enfrentan a situaciones nuevas, o a decisiones importantes. Bajo estas situaciones pueden

evaluar bien las implicancias y consecuencias de sus comportamientos, imaginar lo que otras personas harían en la misma situación o quisieran que hagan en esa situación, considerando los factores que harían o no más fácil dicho comportamiento. Aun así, las personas suelen caer en los errores atribucionales más comunes.

### **Estudios previos en atribución y actitudes hacia la transgresión de las normas de tránsito.**

En el Perú se han hecho estudios de accidentabilidad en conductores. Ponce (2006; citado por Arias, 2011), ha encontrado que el nivel de educación es referente para predecir el grado de accidentalidad en los conductores, en el sentido en que los que tienen instrucción superior suelen ser más precavidos. También encontró que a mayor experiencia en años al volante, los conductores van mejorando sus estilos de comportamiento.

El comportamiento transgresor de las normas de tránsito solo ha sido frecuentemente estudiado en el extranjero -no se ha encontrado estudios similares en Perú-, aunque no muy frecuentemente desde la perspectiva de las atribuciones y las actitudes. Por ejemplo, en un estudio de YinonyLevian(1995), se sugiere que los conductores son más propensos a transgredir las normas de tránsito o cometer infracciones cuando están rodeados de otros conductores o interactuando con otros conductores, mientras que cuando están solos tienden a cometer menos transgresiones. Esto podría asociarse al concepto de presión social percibida (Fishbein & Ajzen, 2010); aunque no se descarta que influyan también factores más bien intrínsecos otros como el cansancio o el consumo de drogas (Camarena & Venegas, 2007). En ese mismo estudio, YinonyLevian(1995) encontraron que las mujeres tienden a transgredir en menor proporción las normas de tránsito que los varones, estando rodeadas o no de otros conductores.

Por otro lado, la transgresión de las normas de tránsito ha ido estudiada desde las actitudes hacia el comportamiento infractor de las normas de tránsito en peatones, como del análisis de discurso acerca de la seguridad ciudadana en usuarios de vías. Guajardo, Moyano y Vargas (1999) realizaron un estudio sobre los discursos acerca del tema de la seguridad del tránsito en usuarios de vías en Santiago de Chile. La exploración de los discursos de los participantes en sus grupos de discusión contiene percepciones, atribuciones y actitudes frente a los transgresores de las normas en la vía pública, a los motivos para transgredir en la vía pública, y a las implicancias que la transgresión de las normas en la vía pública traen consigo. Los investigadores segmentaron al grupo por edad (adultos y jóvenes), y condición (conductor, peatón), y compararon los discursos de estos grupos y encontraron que los jóvenes suelen tener una tendencia más pronunciada a la transgresión de las normas tanto en la situación de conductores como en la de peatones.

Moyano (1999a) realizó un estudio en el que midió la actitud hacia una serie de comportamientos transgresores de tránsito, y la comparó a la atribución causal de accidentes de tránsito que hicieron usuarios comunes de las vías versus expertos. Para aproximarse a la atribución de causalidad de accidentes de tránsito, Moyano consultó a usuarios comunes de las vías en campo, registrando sus pareceres de forma espontánea. Entre los resultados, los jóvenes tienen una actitud más positiva hacia las transgresiones que cometen los peatones que los adultos, perciben la norma subjetiva como menos inhibitoria, tienen menos control sobre las transgresiones y tienen una intención más positiva para cometerlas que los adultos.

Por otro lado, Moyano (1999b) exploró desde la teoría de la acción razonada el comportamiento infractor de normas de tránsito en peatones, a partir de un cuestionario de auto-reporte acerca de las infracciones de tránsito cometidas, errores y lapsus al usar las vías,

un cuestionario de opinión sobre el comportamiento peatonal, y una escala de comportamiento peatonal.

Finalmente, Conejera y cols. (2003) realizaron un estudio basado en la teoría de la acción razonada, para probar la influencia en las actitudes de dos avisos experimentales en seguridad de tránsito –uno con contenido cognitivo y otro emotivo- a través de un experimento pre y post-test con dos grupos experimentales (uno para contenido) y con un grupo control (solo en la parte pre-test) en una muestra de universitarios peatones chilenos. Conejera y su equipo no solo utilizaron un instrumento como indicador del cambio de actitud, sino que también incluyeron un *listado de pensamientos* solicitando a cada participante elaboren espontáneamente dicha lista para comprender mejor el proceso de respuestas encubiertas y su eventual relación con el cambio actitudinal. Si bien ambos avisos fueron efectivos, cuando se utilizó el listado de pensamientos los participantes se identificaron en mayor medida con los mensajes de seguridad.

Existen, como se ve, algunos estudios en el ámbito latinoamericano que convergen el mundo de las atribuciones y actitudes hacia el comportamiento en el tránsito. Sin embargo, en el marco nacional no existen estudios que exploren las atribuciones causales en lo que se refiere a este complejo escenario, al menos no desde la psicología social. Desde otros campos como la antropología, la sociología y las ciencias de la comunicación, se ha explorado el comportamiento cínico (Portocarrero, 2004), la falta de regulación del transporte por parte del Estado (Bielich, 2008) y la transgresión como respuesta a la autoridad (Mateus, 2008). Es por ello que se pretende esta exploración cualitativa desde la Psicología Social, para poder plantear posteriores líneas de investigación sobre el tema, más aún cuando el tránsito limeño sigue siendo un problema vigente.

Los principales problemas de la sociedad limeña se relacionan, de alguna manera, a la transgresión de las normas (RSTODOS, 2010). Según Bielich (2008), el transporte público es identificado como el segundo peor problema, solo después de la inseguridad ciudadana. Esto se manifiesta de manera cotidiana en el caótico tránsito vehicular: los accidentes de tránsito, infracciones, papeletas y coimas son cosas de todos los días, y esto refuerza la percepción generalizada y negativa del transporte limeño como caótico, desordenado, inseguro e insatisfactorio (IPSOS-APOYO, 2010; DP, 2008), y de los conductores de servicio público como salvajes o bestias (Bielich, 2008). Adicionalmente, la alta frecuencia de conductas transgresoras de las normas de tránsito en cualquier momento del día, hace que éstas lleguen a ser percibidas como naturales (Portocarrero, 2004; Vega, 2002). Para hacer esto peor, el Estado, nunca se ha comprometido con el tema (Bielich, 2008), y refuerza el sistema informal de transporte público (DP, 2008).

Por ello, con el afán de plantear soluciones al gran problema del tránsito metropolitano, se hace imprescindible la búsqueda de una explicación acerca del origen de la transgresión de las normas de tránsito. Si el ser humano busca continuamente comprender el mundo que le rodea porque necesita respuestas, entonces, es pertinente preguntarnos si las actitudes y las atribuciones acerca de la transgresión de las normas en general, y en el tránsito en particular, nos permitirán o no explorar el origen y la posible lógica de la transgresión de las normas de tránsito. En este caso se ha elegido trabajar con taxistas, ya que son los conductores públicos más numerosos en Lima, y de los que menos se tiene información a diferencia de otros grupos. La pregunta de investigación es la siguiente: “¿Qué mecanismos atribucionales y actitudes elaboran los taxistas limeños frente a la transgresión de las normas de tránsito?”.



## Objetivos de Investigación

El Objetivo General de la investigación es explorar y describir los mecanismos atribucionales y la valoración actitudinal de los taxistas limeños con respecto a la transgresión de las normas de tránsito en Lima Metropolitana.

Además, se plantean tres objetivos específicos:

- (i) Determinar la familiaridad conceptual con la transgresión de las normas de tránsito, y con el fenómeno en sí según su perspectiva como taxistas.
- (ii) Explorar y describir las actitudes y los **mecanismos auto y hétero-atribucionales**, de taxistas hacia la transgresión y los transgresores de las normas de tránsito, teniendo en cuenta la variable deseabilidad social.
- (iii) Explorar las soluciones a la temática de la transgresión de las normas a partir de los propios taxistas.

## Método

Es un estudio de **orientación cualitativa** (Vieytes, 2004) que pretende explorar y describir las atribuciones y actitudes de *un grupo* de los muchos intervinientes en el escenario del tránsito metropolitano con énfasis especial en lo que concierne a la transgresión de las normas en la vía pública.

### Participantes

Para fines de esta investigación, se ha determinado trabajar con 40 taxistas, todos ellos varones mayores de 20 años y menores de 65.

Entre las principales variables demográficas de naturaleza numérica, tenemos la edad, la experiencia de manejo en años, los años de experiencia como taxista, las horas de trabajo al día:

Tabla 1

#### *Principales Variables Demográficas*

| Variable                      | Promedio | Mínimo | Máximo |
|-------------------------------|----------|--------|--------|
| Edad                          | 37.1     | 22     | 58     |
| Experiencia de manejo en años | 16.1     | 4      | 32     |
| Años de taxi                  | 9.1      | 0.5    | 30     |
| Horas al día                  | 11.1     | 6      | 14     |

También se consignó otros tipos de variables de los participantes, tales como el distrito de residencia, el grado académico alcanzado, el estilo de trabajo, la condición del vehículo y las rutas más comunes.



Tabla 2

*Otras Variables Demográficas*

| Variable                                    | Mayor frecuencia              | N° | %  |
|---|-------------------------------|----|----|
| Distrito de residencia (múltiple)           | Lima Sur                      | 11 | 28 |
| Estudios (múltiple)                         | Secundaria completa           | 23 | 58 |
|   | Trabaja solo                  | 32 | 80 |
| Estilo de trabajo (variable dicotómica)     | Trabaja con empresa           | 8  | 20 |
| Condición de vehículo (variable dicotómica) | Propio                        | 21 | 53 |
|   | Alquilado                     | 19 | 48 |
| Rutas comunes                               | "Zona comercial" <sup>1</sup> | 27 | 68 |

**Instrumento**

El instrumento de la investigación es una entrevista semi-estructurada acerca de la transgresión de las normas de tránsito con 6 preguntas abiertas, que buscan explorar la atribución y las actitudes acerca de la transgresión de las normas de tránsito. Las preguntas siguen una lógica simple: familiaridad con el concepto de transgresión de las normas de tránsito, actitud hacia la transgresión de las normas de tránsito, hetero-atribución y auto-atribución; y soluciones al problema del tránsito.

El instrumento, además, incluye una ficha sociodemográfica, en la que se ha considerado las siguientes variables: horario de trabajo, edad, experiencia de manejo, tiempo de taxista, relación con el vehículo, zona de residencia, nivel de estudios y ruta más común.

Para la elaboración del instrumento, se realizó primero una entrevista en profundidad con un director de ONG, especialista sobre temas de tránsito en Lima Metropolitana, con el

<sup>1</sup>Cavagnoud, R. (2011), reconoce la "zona comercial" como los distritos más céntricos de Lima, que incluye a San Isidro, Miraflores, Barranco, Surco, La Molina, San Borja, San Miguel, Magdalena, Lince, Pueblo Libre, entre otros.

fin de obtener insumos para elaborar una entrevista semi-estructurada. En segundo lugar, se aplicó dos entrevistas pilotos funcionales y estructurales con dos taxistas, que permitieron hacer ajustes. Finalmente, el instrumento, antes de ser aplicado, fue cotejado con un psicólogo social quien hizo algunas recomendaciones puntuales.

### **Procedimiento**

Con respecto al encuadre, el investigador toma un taxi en las inmediaciones de la puerta de salida de una universidad privada de la capital, entre las 6 de la tarde y las 7 de la noche, de lunes a viernes durante dos meses.

El investigador genera un clima de confianza con el taxista en el transcurso del viaje a destino a partir de la conversación. A continuación, el investigador le explica al taxista los objetivos de la investigación y los criterios éticos: se le pregunta si desea participar; de ser afirmativa la respuesta, se le informa que su intimidad y confidencialidad están garantizadas.

Acto seguido, se desarrollan las preguntas de la entrevista, cuando el entrevistado se encuentra manejando. Si no hay suficiente tiempo para finalizar la misma, se acuerda una segunda cita para culminarla. Solo 2 entrevistas requirieron una segunda cita, las otras 38 se cumplieron en una sola sesión.

Con respecto al procesamiento de la información, esta fue registrada manualmente. Las respuestas fueron categorizadas y segmentadas utilizando el programa Atlas Ti. 5.0 y Excel. Se elaboraron los libros de códigos respectivos a las categorías formadas en Atlas Ti. 5.0 para las primeras 3 preguntas; y se categorizaron manualmente en Excellas últimas 3 preguntas. Se enumeraron las frecuencias de respuesta por cada categoría, ordenándolas de más frecuentes a menos frecuentes, y eliminando las respuestas menos frecuentes. Finalmente, se procedió a recomendar nuevas líneas de investigación.

## Resultados y discusión

### ¿Qué se entiende por la transgresión de las normas de tránsito?

Casi todos los entrevistados entienden o están familiarizados con el concepto de transgresión de las normas de tránsito. Su entendimiento se relaciona principalmente al “reglamento de tránsito”, a las “leyes” vinculadas al tránsito vehicular, a las “normas de tránsito” y a la condición o circunstancia de transgredir, violar, infringir o irrespetar las normas, o cometer alguna falta. Esto nos permite hilvanar que entre los entrevistados existe consciencia de lo que significa transgredir las normas de tránsito, y lo que implica y trae como consecuencia dicho comportamiento.

De manera complementaria, un pequeño porcentaje de los entrevistados indican que es, también, desobedecer a los policías, faltarles el respeto: “No hacerle caso a la policía, a la autoridad, pasarla por encima”; Thomas, 28 años.

Otro grupo considera que cumplir las normas de tránsito es un mandato social que mantiene el orden: “Cuando hay un reglamento de tránsito las leyes están hechas para ser cumplidas”; Raúl, 26 años. “Por algo se ha hecho las leyes, para respetarlas”; Osvaldo, 28 años.

También se refieren a valores asociados al deber, el orden y el respeto a los demás; y a las implicancias y consecuencias del comportamiento transgresor como accidentes, caos y falta de respeto a los usuarios.

## Actitudes y atribución hacia la transgresión de las normas de tránsito en Lima.

A pesar de apelar a las normas y valores, más de la mitad de los entrevistados afirma que en Lima: “Nadie respeta las normas, las leyes, las reglas de tránsito. Por ejemplo, uno debe conservar su distancia, y como usted puede ver nadie lo hace, se meten”; Nano, 42 años.

Esto plantea un doble discurso: lo que debe ser, el plano de las leyes y nuestros deberes como ciudadanos, y lo que es en realidad, el plano comportamental, situacional. Supone una contradicción, que desde la perspectiva de Fishbein y Ajzen (2010) podría explicarse por la presión social percibida y una subsecuente norma subjetiva que favorece el comportamiento transgresor, y que es percibido como satisfactorio.

Una de las tendencias atribucionales más comunes para explicar el origen de este fenómeno es echarle la culpa a la autoridad:

Comenzando por la autoridad que da el mal ejemplo, los policías son corruptos, ellos mismos van a buscar la coima, si te paran ya están predispuestos y acostumbrados a “picar algo”, no lo hacen por hacer respetar el reglamento; José, 34 años.

Aquí se observa claramente una actitud negativa hacia la autoridad en términos de Fishbein y Ajzen (2010). Es interesante cómo algunos entrevistados justifican la transgresión de las normas de tránsito por el mal ejemplo de la autoridad; es decir, necesitan ser conducidos por el camino correcto, o, dicho de otra forma, como la autoridad no respeta, entonces “por qué tiene uno que respetar las normas”. Esta externalización de la responsabilidad se condice con la dimensión del foco de causalidad de Wiener (1990, citado por Lanz, 2006), una causa externa que provoca rebeldía y enojo.

Además, la atribución de la responsabilidad hacia la policía implica no solo el hecho de que es flexible en su función como agente que vela por el cumplimiento de las normas, sino también por su mal ejemplo y corrupción. Esto también es consistente con la norma perversa de Fernández-Dols (1993): para que haya una norma perversa, es preciso que la autoridad sea percibida negativamente.

También encontramos alusiones a problemas de falta de educación y desconocimiento: “Existe mucha falta de cultura y educación. No se enseña a respetar a la gente: debería haber un curso de tránsito desde el colegio”; Salomón, 55 años.

Estas alusiones a la falta de preparación de los conductores y de las personas en general, y no solo para lo referente al tránsito, se vincula a las atribuciones causales disposicionales de Kelley (1972, en Baron&Byrne, 2005).

Algunos entrevistados señalan que transgredir las normas de tránsito se ha convertido en algo normal: “En Lima todas estas faltas son comunes y hasta como que normales, se dan todos los días”; Charlie, 37 años.

Siguiendo a la teoría de la inferencia correspondiente (Jones & Davis, 1965; citado por Darley& Cooper, 1998), las motivaciones extrínsecas, lo que hace el otro, lleva a los conductores a justificar la transgresión desde un locus de control externo, aceptándose como normativo aquel comportamiento común, a la sazón el transgredir las normas.

La más común razón de la transgresión de las normas de tránsito mencionada por los entrevistados es que todos están preocupados por la hora: “La falta de tiempo hace que uno corra más ‘loco’, que haga lo que uno quiere, que cometa infracciones sin importarle los demás”; Alfred, 35 años.

Esta justificación nos hace pensar en una atribución causal situacional (Kelley, 1972; citado por Baron&Byrne, 2005), en la que los motivos son extrínsecos y de locus de control externo, y la responsabilidad escapa de uno mismo (Wiener, 1990; citado por Lanz, 2006).

Sin embargo, cuando son otros los que están apurados, los taxistas entrevistados suelen atribuir esto a la holgazanería. Esto refleja un sesgo de auto-beneficio (Robbins, 2004): para los conductores entrevistados, cuando el conductor particular o el no-conductor están apurados es porque salen tarde de su casa u otras razones que no justifican su transgresión.

Algo menos de la mitad de los entrevistados presenta excusas igualmente externas, pero que se relacionan más con el ambiente, es decir, atribuciones situacionales según Kelley (1972, citado por Baron&Byrne, 2005). En ellas se atribuye y justifica el comportamiento transgresor por la situación del parque automotor, la cantidad de vehículos, y la congestión generada producto de este parque automotor saturado: “Hay demasiado tráfico, un tráfico muy congestionado, la gente se pasa de carril en carril”; Andrés, 30 años.

Otra explicación a esta tendencia es la relación entre el apuro y el dinero, mencionada por una cuarta parte de los entrevistados: “La hora que se va a pasando cuando el carro es alquilado. Entonces uno sale disparado y busca ganar dinero en poco tiempo para compensar, así comete transgresiones de las normas de tránsito”; Salomón, 55 años.

Estos entrevistados combinan aspectos situacionales que afectan su trabajo diario con factores disposicionales como la pobreza. Esto nos sugiere una actitud positiva y satisfactoria frente a la transgresión, en términos de Fishbein y Ajzen (2010), desde la dimensión del foco de causalidad (Wiener, 1990; citado por Lanz, 2006).

Para los entrevistados, sus transgresiones son más comprensibles que las que tienen los peatones y los no conductores. Algunos emplazan directamente a sus clientes, trasladando la



responsabilidad de la transgresión a ellos, porque “uno necesita pasajeros” y “tiene que trabajar”, y los clientes “se aprovechan” de eso, cayendo en un sesgo de auto-favorable (Robbins, 2004): “Los pasajeros están acostumbrados a tomar los vehículos donde les da la gana, y esto contribuye... porque el conductor va a parar por necesidad. Pero el peatón lo hace por flojera”; Marko, 40 años.

Se deja uno llevar por el pasajero, este le dice a uno una cosa que está mal y uno le sigue la corriente... le pide velocidad, es decir, transgredir las normas, para llegar más rápido, o también le alienta a cruzar la luz ámbar y que pase; Pepo, 42 años.

Una tercera parte de los entrevistados, menciona que no hay razones para transgredir: “No debería haber ninguna razón, porque las normas están hechas para respetarlas, y hay que respetarlas”; Polo, 32 años.

Estos entrevistados reconocen que la comisión de estas conductas es algo incorrecto y que no tiene justificación. Sin embargo varios de ellos reconocen que igual transgreden.

Seguidamente, una quinta parte de los entrevistados manifiesta una tendencia a justificar la transgresión en situaciones de emergencia, como por ejemplo cuando un cliente está enfermo o una pasajera está embarazada, una atribución situacional en términos de Kelley (1972; citado por Baron&Byrne, 2005).

Otros atribuyen factores individuales como el estrés y el cansancio, que suele estar acompañado de otros factores antes mencionados como el apuro, la congestión vehicular (tráfico), la necesidad de recoger pasajeros, e inclusive otros más íntimos y privados como las discusiones con la esposa y otros problemas familiares (Salazar & Pineda, 2010; citado por Arias, 2011).

### Auto-atribución de la transgresión de las normas de tránsito.

Cuando se preguntó directamente sobre el propio comportamiento, aparecieron en los entrevistados los sesgos de auto-beneficio, los errores fundamentales de atribución, y otros afines. Por ello, a pesar de que casi todos los entrevistados percibían que todos en Lima transgreden las normas de tránsito, solo 18 de los 40 entrevistados no se identificaron como transgresores.

Tabla 3

*Auto-atribución: Reconocimiento de la transgresión de las normas.*

| Respuestas                 | N°        | %          |
|----------------------------|-----------|------------|
| Sí                         | 9         | 22.5       |
| A veces / en algunos casos | 13        | 32.5       |
| No                         | 18        | 45         |
| <b>Total</b>               | <b>40</b> | <b>100</b> |

Este dato demuestra que los entrevistados son bastante más benevolentes frente a su propio comportamiento que frente al comportamiento de sus pasajeros, peatones y otro tipo de conductores. Sus razones para transgredir las normas de tránsito responden a locus de control externo: necesidad, pobreza, apuro. También buscan separarse de aquellos que consideran más transgresores que ellos: los conductores de combi, o de aquellos que transgreden pero no tienen necesidades apremiantes, como los conductores particulares.

Un grupo dice sentirse identificados *en parte con los comportamientos transgresores* (“a veces, en algunos casos”). Estos entrevistados reconocieron que a veces cometen transgresiones, o que se han comportado imprudentemente en el pasado, pero que



ahora manejan con más consciencia. Cuando comparamos a este grupo por nivel de estudios, sin embargo, la ambigüedad de sus respuestas se reduce fuertemente cuando pasamos del grupo con menos instrucción al grupo más instruido, lo que indica que los taxistas con mayor educación son más conscientes de las transgresiones del tránsito que pueden o no cometer. Esto podría deberse a un desarrollo moral más logrado en los entrevistados que alcanzaron educación superior (Kohlberg, 1984).

Tabla 4

*Comparación: Nivel educativo alcanzado y reconocimiento del comportamiento transgresor.*

| Nivel educativo alcanzado                                | N° | ¿Reconocen comportamiento transgresor? |             |        |
|--|----|--|-------------|--------|
|  |    | Sí (%)                                 | A veces (%) | No (%) |
| Secundaria (incompleta y completa)                       | 25 | 36%                                    | 36%         | 28%    |
| Superior (incompleta y completa técnica y universitaria) | 15 | 60%                                    | 7%          | 28%    |
| N  | 40 |  |             |        |

Por otro lado, al analizar las diferencias comparativas en las variables demográficas tales como edad, tipo de vehículo, horario de trabajo, años de experiencia de manejo y años de trabajo como taxista, se tiene que:

Tabla 5

*Comparación: Reconocimiento del comportamiento transgresor por cada variable demográfica.*

| Otras variables demográficas |                   |    | ¿Reconocen comportamiento transgresor? |             |        |
|------------------------------|-------------------|----|--|-------------|--------|
| Variable                     | Rango comparativo | N° | Sí (%)                                 | A veces (%) | No (%) |
| Edad                         | De 22 a 35 años   | 22 | 45.45%                                 | 22.73%      | 31.82  |
|                              | De 37 a 58 años   | 18 | 11.11%                                 | 27.78%      | 61.11% |
| Tiempo de taxista            | 9 o menos años    | 21 | 33.33%                                 | 28.57%      | 38.10% |
|                              | 10 o más años     | 19 | 26.32%                                 | 21.05%      | 52.63% |
| Experiencia de manejo        | 14 o menos años   | 19 | 42.11%                                 | 31.58%      | 26.32% |
|                              | 15 o más años     | 21 | 19.05%                                 | 19.05%      | 61.90% |
| Horario de trabajo           | 11 horas o menos  | 20 | 10%                                    | 30%         | 60%    |
|                              | 12 horas o más    | 20 | 50%                                    | 20%         | 30%    |
| Tipo de vehículo             | Alquilado         | 19 | 36.84%                                 | 36.84%      | 26.32% |
|                              | Propio            | 21 | 23.81%                                 | 14.29%      | 61.90% |

Se observa que aquellos entrevistados de más edad, educación superior, carro propio, que trabajan menos de 12 horas, cuentan con más años de experiencia de manejo y más años como taxistas, se identifican menos con el comportamiento transgresor; mientras que los más jóvenes, tienen carros alquilados, trabajan 12 a más horas, cuentan con menos años de experiencia de manejo y menos años como taxistas se identifican más como transgresores. Esto, por supuesto, no quiere decir que *sean*, en la práctica, más transgresores. Sin embargo podemos encontrar relación con los datos encontrados por Guajardo, Moyano y Vargas (1999) y Moyano (1999a), que encontraron que los jóvenes son más propensos a transgredir las normas de tránsito que los mayores. De otro lado, se observa que a mayor experiencia de manejo y a mayor tiempo como taxista, el reconocimiento de la transgresión baja. Esto puede estar de la mano con Ponce (2006; citado por Arias, 2011), en relación a la edad y experiencia de los conductores, quienes suelen cometer menos imprudencias y accidentes que los que menos experiencia tienen. También podemos encontrar similitudes con el estudio de Camarena y Venegas (2007), quienes encontraron que a mayor cansancio mayor probabilidad de transgresión de las normas de tránsito, lo que se relaciona con el mayor tiempo de trabajo en el caso de los taxistas.

#### **Hétero-atribución: Otros agentes transgresores de las normas de tránsito en Lima.**

Se observa que los taxistas son más objetivos y críticos con los exogrupos (conductores de combis, particulares, mototaxistas y no conductores), que con su endogrupo de taxistas. Incluso, son menos críticos con los conductores de servicio público como las combis, mientras que mantienen un criterio severo con los no conductores y los particulares, a los que califican en su mayoría de imprudentes, flojos e irresponsables por cometer las mismas transgresiones a las normas que ellos. En contraste, los conductores de servicio

público sí “se salvan de las responsabilidades” al atribuir a su propio comportamiento las condiciones de pobreza y necesidad, y la presión del cliente.

**Conductores de combi.** Todos los entrevistados mencionaron a los conductores de combis como transgresores, y además los sindicaron como los principales transgresores de las normas de tránsito.

Se caracterizan, principalmente, por recoger y dejar a sus pasajeros en paraderos no establecidos, rebasar los límites de velocidad permitidos por estar compitiendo o correteando con unidades de la misma línea o de la competencia, rebalsar a otros vehículos cambiando de carril y cerrando a los demás vehículos.

¡Qué no hacen [las combis]! Transgreden de todo. Meten el carro, paran donde les da la gana. Para dejar a los pasajeros se hacen los que respetan las normas y los dejan en los paraderos si les conviene, pero para tomar a los pasajeros lo hacen en cualquier parte y como sea, cerrando a los carros que vienen detrás, sean competencia o no, sean particulares o no. No les importa. Son los más irresponsables, unos frescos, a veces y dan ganas de meterles una trompada; Gocho, 33 años.

Los conductores de combi son sindicados como los más transgresores de todos los conductores. Así mismo, se les acusa de transgredir todo tipo de normas de tránsito:

Todos nosotros [transgredimos], pero los combistas más. Paran en cualquier lugar, no respetan los paraderos, van a la carrera, se meten entre los carros sin importarles nada, y luego, cuando se chocan o causan accidentes, se lamentan o si los paran los policías están con su cara larga; Mariano, 33 años.

Por último, las justificaciones que los taxistas encuentran para estos comportamientos son la necesidad de buscar pasajeros; el hecho de estar compitiendo todo el tiempo entre ellos, sean con las unidades de la propia empresa como con las unidades de otras empresas, algunas de ellas piratas; y las condiciones de informalidad (no tener los documentos en regla y las coimas). Estas justificaciones pueden darse a la vez, y se relacionan a la calidad del servicio, la accidentabilidad y la corrupción.

El “corretear” o competir con otras líneas o buses de la misma línea por pasajeros, se relaciona también al llegar rápido a su destino, para así dar más vueltas y por lo tanto más dinero. Esta necesidad de llegar rápido se relaciona también, según ellos, a faltar el respeto a los demás vehículos, al cerrarlos, rebalsarlos; y a los pasajeros, a los que dejan en cualquier parte e incluso los tratan mal. Pero los taxistas van más allá al interpretar que estos comportamientos son producto de la falta de educación: “Por ganar más pasajeros hacen maniobras temerarias, movimientos bruscos, se cierran. Creo que son personas que tienen muy poca educación, porque hasta para hablar son groseros”; Rolo, 23 años.

Con respecto a la informalidad, los entrevistados afirman que existen muchas empresas o líneas fantasmas o piratas, que compiten con las empresas constituidas, y que no respetan las rutas ni tienen los documentos al día. Es por eso que recurren al coimeo con los policías. Para los taxistas es inexplicable el hecho de que muchas combis tienen varias papeletas y sigan conduciéndose normal, mientras que a ellos con la menor infracción llevan su vehículo al depósito. Sugieren, por ello, que existe un trato preferencial de la policía con ellos, que seguramente está vinculado al dinero. Esto podría también alimentar una actitud negativa tanto a los conductores de combi como también hacia los policías. Esta percepción

negativa hacia la autoridad son consistentes con las consecuencias de las normas perversas (Oceja& Fernández-Dols, 1992).

**Particulares.** Más de la mitad de los entrevistados identificaron a los conductores particulares como transgresores. Para los entrevistados, los conductores particulares no son un solo grupo, sino que dentro de él se incluyen varios subgrupos. Se incluyen los jóvenes, las mujeres, la gente “de plata”, los ancianos, etc.

Es interesante resaltar que este grupo ocupa el tercer lugar en mención, pero hay que decir en su favor que la mayoría de entrevistados han argumentado que este grupo es el que menos transgresiones comete: “...pero lo hacen, qué duda cabe. Generalmente se pasan las luces, manejan hablando por celular. Básicamente están distraídos y apurados”; Alexis, 34 años.

Sin embargo, son curiosas las razones que atribuyen a las trasgresiones de este grupo:

Los que menos transgreden, no compiten con nadie y no manejan todo el día. Pero cuando quieren llegar a su destino, corren, aceleran, se pasan las luces, los semáforos. Les gana la hora, quieren llegar temprano o no quieren llegar tarde. O salieron tarde y están apurados; Moncho, 26 años.

Si bien el tema del apuro es transversal a todos los grupos, para los taxistas el apuro es una cuestión de necesidad económica, de urgencia, mientras que el apuro en los particulares es originado por salir tarde, por quedarse dormidos. Esto refleja nuevamente un sesgo auto-favorable.

Ahora, es preciso repasar qué dicen los taxistas de los subgrupos que conforman los vehículos particulares: los jóvenes, las mujeres y la gente de plata. Se adicionarán algunos datos por cada uno de ellos.

Sobre los jóvenes dicen: “Son chiquillos. Sacan el carro de papá, ni siquiera tienen brevete. Apenas y saben manejar, y generalmente lo hacen a mucha velocidad. Hacen maniobras peligrosas”; Christian, 35 años. “Jóvenes ebrios: Conducen irresponsablemente bajo efectos del alcohol, generalmente son los jóvenes de los segmentos A y B, a excesiva velocidad. Porque son irresponsables, imprudentes, están borrachos”; Jorge Luis, 38 años.

Cuando se refieren a los jóvenes, los taxistas asumen que transgreden, entre otras cosas, por falta de experiencia, por irresponsabilidad, y por la “propia juventud”, que se refiere a la adrenalina, al placer de manejar el vehículo, y al hecho de llamar la atención. Algunos también señalan que los jóvenes tienden a manejar ebrios, o que les gusta manejar así. Es interesante resaltar la línea interpretativa acerca del comportamiento transgresor de las normas de tránsito siguen los taxistas entrevistados. Su actitud hacia los jóvenes es negativa: son enteramente responsables, en definitiva, de su comportamiento transgresor.

Las mujeres ocupan un segundo subgrupo de conductores particulares, y los taxistas entrevistados les dan unas características específicas. Un ejemplo es el siguiente:

Usted siéntese al volante un día, maneje al lado de mujeres y me va a dar la razón. No manejan bien, quieren que se les haga pasar, creen que con una sonrisa es suficiente para que uno haga lo que quieren, y sin embargo ellas nunca ceden el paso; Christian, 35 años.



Aquí los entrevistados caen en el error fundamental de atribución, al atribuir a las mujeres en líneas generales la *disposición* de manejar pésimo, de que carecen de pericia al volante. Para ellos son las mujeres las que no respetan las preferencias porque creen que por ser mujeres tienen la preferencia. Es decir, según ellos, las mujeres razonan de manera en que creen que ellas deben tener la preferencia por su condición de mujeres, a expensas de lo establecido.

Finalmente, un tercer subgrupo de conductores particulares lo constituyen la “gente adinerada”, la “gente con plata” o más coloquialmente, “los pitucos”. Según los taxistas entrevistados, estas personas:

Por el hecho de tener plata, son unos sinvergüenzas, falta el respeto a los policías, los corrompen. Tienen carros polarizados a veces sin autorización, y amenazan o se ponen prepotentes con los policías, o bien les dicen que son amigos de tal o cual, o les pagan por lo bajo o incluso pagan las multas, total a ellos no les importa porque puede pagar. Les gusta tomar y manejar, manejar borrachos. A ellos ni siquiera por apurados transgreden, sino porque simplemente quieren hacerlo, y no respetan a la gente por ello. Atropellan a los policías. Se juran los poderosos, y abusan de su poder; Raúl, 26 años.

Naturalmente, se percibe una actitud de resentimiento hacia ellos que es consistente, nuevamente, con las consecuencias de las normas perversas, desde el punto del grupo dominado (Oceja & Fernández-Dols, 1992).

**No-conductores.** Cerca de la mitad de entrevistados identificó como transgresores a los peatones que están interactuando con las señalizaciones de tránsito; pero también los



usuarios de transporte público, es decir, los pasajeros o clientes. Es preciso resaltar que los entrevistados han otorgado gran responsabilidad a este grupo, evidenciando un sesgo de auto-beneficio (Robbins, 2004).

Dentro de este grupo se incluyen los peatones, a quienes los taxistas sindicaron como grandes transgresores de las normas; como también los usuarios, pasajeros o clientes del servicio público, de quienes ya hemos dicho que presionan, particularmente a los taxistas, a transgredir las normas de tránsito porque se encuentran apurados.

Según los taxistas entrevistados, los peatones no respetan los cruceros peatonales ni los semáforos, ya que cruzan como sea y donde sea, sin respetar las señalizaciones.

Cometen más transgresiones que el que maneja. Cruzan en su luz roja (o sea, en verde para los carros), caminan por la pista, por cualquier parte menos por donde deben que es el cruce peatonal. Cometen más errores; Abe, 33 años.

Ahora bien, las razones que elaboran los taxistas para el comportamiento transgresor de los peatones tienen que ver con el tiempo o con la hora, pero también aducen que son flojos, irresponsables e inconscientes:

Cruzan cuando el carro está cruzando, caminan por donde no deben y no cruzan por donde deben como los puentes. Lo hacen por ganar tiempo, por holgazanes, perezosos, qué les cuesta subir unas gradas, y encima lo hacen con niños, con bebés, son muy irresponsables; Rolo, 23 años.

Para ellos, entonces, la razón fundamental por la cual los peatones transgreden las normas de tránsito dejó de ser la situacional falta de tiempo, común a la mayoría de implicados en el tránsito, y viene a ser más bien una disposición: la falta de consciencia, la

irresponsabilidad, la falta de cuidado. Observemos que no han razonado con la misma lógica cuando se han referido a ellos mismos como transgresores, sino que prefirieron justificar su comportamiento deslizando la responsabilidad a terceros o a condiciones situacionales. Este es el ejemplo clásico del error fundamental de atribución (Robbins, 2004).

Sobre los usuarios del servicio público, los pasajeros de combis y los clientes de taxi, que forman parte del grupo de los no conductores, ya se ha dicho que los taxistas los sindicaban como responsables de sus transgresiones a la hora de tomar los servicios: “Los pasajeros están acostumbrados a tomar los vehículos donde les da la gana, y esto contribuye a la transgresión de las normas, porque el conductor va a parar por necesidad. Pero el peatón lo hace por flojera”; Marko, 40 años.

Aquí también los entrevistados atribuyen el comportamiento de los usuarios del transporte público características disposicionales, que tienen que ver con la holgazanería, la costumbre y la conveniencia. De esta manera, los transportistas serían las víctimas que tienen que acostumbrarse al comportamiento de los pasajeros, ya que ellos tienen la necesidad de recogerlos. Así, deslizan la responsabilidad, finalmente, hacia los usuarios.

**Otros actores de la transgresión.** Otros actores de la transgresión son las autoridades, que incluyen a los policías coimeros, que ya se repasaron, como también a los policías conductores, que tampoco dan el ejemplo, vehículos oficiales del estado y las municipalidades.

En menor medida, los entrevistados mencionaron a los conductores de vehículos menores, en particular a los mototaxistas, que:

No respetan 'nada', les llega el semáforo, no hacen señalizaciones, manejan como quieren, ocasionan accidentes, no tienen breveté ni SOAT, y si los tienen resulta que son falsos. La gran mayoría de ellos son menores de edad que ni DNI tienen, e incluso utilizan las motos para robar. También hay formales, pero son los menos. Lo hacen por ganar más pasajeros, por plata; Thomas, 28 años.

En lo que respecta a las justificaciones de dichos comportamientos por parte de los mototaxistas, refieren que: “Ellos sí son completamente faltos de cultura, ellos son niños menores de edad, no han ni terminado el colegio”; Julio, 33 años.

Los entrevistados señalaron un grupo de conductores de vehículos grandes, que estaría compuesto por trailers y vehículos de transporte pesado, transportes interprovinciales y de servicios particulares (salud, educativos). Los entrevistados mencionan de los conductores de este grupo que por lo general circulan por las grandes avenidas y carreteras. Sin embargo, a veces ingresan por donde no deben, y se caracterizan, principalmente, por ir a grandes velocidades, rebalsar a otros carros, y abusar de su gran tamaño.

Atribuyen estos comportamientos a diferentes razones, pero las principales son la necesidad de llegar a tiempo, la negligencia por cansancio o por sueño, y el maniobrar a gran velocidad.

### **Soluciones a la transgresión de las normas de tránsito**

Los entrevistados tuvieron, entre sus prioridades, propuestas relacionadas a la renovación de breveté y la obtención de licencia. En su mayoría plantean renovar los brevetés anualmente, y como condición para la renovación una capacitación obligatoria. Así mismo, plantean que los exámenes de manejo deben ser más rigurosos.

Otro tema mencionado tiene que ver con el cumplimiento del reglamento y las sanciones a las infracciones. Aquí no se encuentra un consenso: la mayoría recomienda ser más drásticos en las multas y sanciones, y algunos cuestionan la sanción económica como única solución. Estos últimos, en su lugar proponen la asistencia obligatoria a charlas, pues creen que a los únicos que favorecerá las multas es a los “policías coimeros”, algo consistente con la teoría de la norma perversa de Fernández-Dols (1993). En ese sentido, sugieren una fiscalización interna a la policía, para que esta garantice el estricto cumplimiento de las sanciones.

También se mencionan temas como el reordenamiento del transporte, que debe restringir la importación de vehículos usados para renovar el parque automotor, ser más cuidadosos en el otorgamiento de licencias y apuntar a desaparecer las combis.

Los entrevistados también mencionan la necesidad de implementar estrategias comunicacionales en las que se difunda, concientice y sensibilice a la población acerca de las infracciones más comunes; se fiscalice internamente el aparato policial para luchar contra los malos efectivos que reciben coimas; se destine fondos para la señalización y la infraestructura vial; así como también que se refuerce el tema de la educación vial desde la educación inicial.

La gran mayoría de taxistas reclaman mayor involucración del gobierno y las autoridades municipales, distritales y regionales en lo que respecta a la implementación de talleres, charlas y capacitaciones obligatorias y permanentes para todos los involucrados en el servicio público. Algunos proponen, incluso, sanciones económicas para los peatones que transgreden las normas de tránsito.

## Limitaciones

Al ser un estudio cualitativo, esta investigación no puede plantear conclusiones acerca de sus resultados, ni tampoco extrapolar los mismos a toda la población de taxistas limeños. En esa misma línea de pensamiento, los taxistas entrevistados fueron tomados en un mismo punto, y hacia un mismo destino, por lo que es razonable especular que no necesariamente este grupo es representativo. Sin embargo, la información recabada en la presente investigación permite establecer hipótesis de trabajo para futuros estudios.

No se consideró, desde el comienzo, una variable que en otros estudios fue predictiva del comportamiento no transgresor en el tránsito para los conductores, que es la vinculación y carga familiar, si el conductor tiene o no familia. En otro estudio sobre conductores en general se ha encontrado que cuando el conductor cuenta con una familia o una relación estable, suele ser más precavido a la hora de manejar; o dicho de otra forma, cuando no tiene dependientes suele ser más transgresor (Salazar & Pineda, 2010; citado por Arias, 2011).

Finalmente, cabe mencionar que por el tipo de encuadre de entrevista, las respuestas de los taxistas entrevistados podrían estar altamente cargadas de deseabilidad social, considerando que las entrevistas fueron realizadas en vehículos en movimiento. Sin embargo, el constructo de atribución suele cargar consigo alta deseabilidad social al comparar las razones o causas del comportamiento individual frente al comportamiento de los otros.

## Recomendaciones para futuros estudios

En primer lugar, es de notar que existe suficiente información para buscar trabajar el tema del estrés y las necesidades económicas en relación con la transgresión de las normas de tránsito. Por ejemplo, un taxista que alquila el vehículo puede estar más estresado y necesitado de dinero y de tiempo, además de necesitar más horas de trabajo. Se sugiere, en ese sentido, como hipótesis de trabajo, elaborar instrumentos cuantitativos que busquen analizar la relación con el vehículo como tema a considerar en lo que respecta a la transgresión de las normas de tránsito y el nivel de estrés como variable que incluso podría predisponer la proclividad hacia el comportamiento transgresor, como ya lo sugiere el estudio de Salazar y Pineda frente a conductores en general (2010; citado por Arias, 2011). En esa misma línea, una variable que no fue considerada en el presente estudio es la carga familiar, que podría guardar una relación, positiva o negativa, con el nivel de estrés frente a la necesidad de conseguir dinero, y también directamente con las consideraciones y proclividad hacia el comportamiento transgresor de las normas de tránsito. Se recomienda consignar esta correlación en futuros estudios cuantitativos con esta misma población.

En este estudio se ha corroborado que los conductores suelen hacer atribuciones situacionales sobre su comportamiento transgresor, mientras que elaboran atribuciones preferentemente disposicionales frente al comportamiento transgresor de otros individuos (con énfasis en los conductores de combi, mototaxistas, particulares y peatones). Un tema de investigación complementario a este estudio podría ser determinar qué es lo que lleva a las personas a reconocerse como infractores frecuentes frente a la mayoría que no lo hace, es decir, analizar ese porcentaje pequeño de personas que se resisten a caer en el error fundamental de atribución, y si esto tiene alguna implicancia en otros aspectos de sus vidas o

relaciones interpersonales. Una sugerencia podría ser la correlación entre la proclividad hacia la transgresión de las normas y el nivel de desarrollo moral según Kohlberg (1984). En este estudio se encontró, por ejemplo, que la mayoría de taxistas con mayores estudios reconocían con mayor facilidad su culpabilidad y el hecho de que sí transgredían que los que tenían menos estudios, quienes decían que “a veces”. Esto nos lleva a pensar que los taxistas con más estudios son relativamente más conscientes de las transgresiones que cometen frente a otros, sin embargo solo estudios posteriores podrían probar esta relación.

Es necesario también profundizar en el estudio de otros grupos sociales similares, por ejemplo, conductores particulares, conductores de combi y moto-taxi, a fin de que pueda obtenerse mayor información acerca de sus particularidades, sus necesidades y sus percepciones acerca de la transgresión de las normas de tránsito, y así, en un futuro se puedan vislumbrar las claves del éxito en las soluciones a los problemas del tránsito con una mirada nacional.

Finalmente, es necesario articular esfuerzos para fortalecer la generación de artículos, estudios, investigaciones, así como laboratorios, espacios de debate interdisciplinario y discusión acerca de la psicología del tránsito, como una de las áreas de especialización de la psicología social en el Perú, a fin de que contribuya a la solución del gran problema del tránsito vehicular, y en particular de la transgresión de las normas, que mucho tiene que ver con educación cívica, identidad e influencia social.



## Referencias

- Arias, W.L. (2011). Una reseña introductoria a la Psicología del Tránsito. *Revista de Psicología de Trujillo* 13 (1), 113-119.
- Arroyo, J. C. (2000). *Dejad que los Pasajeros Vengan a Mí: Pintas en las carrocerías de las combis, micros y ómnibus de Lima*. . Lima: Stampa Producciones.
- Baron, R. & Byrne, D. (2005). *Psicología Social. 10ma Edición*. Madrid: Pearson Prentice Hall.
- Camarena, M. & Venegas, C. (2007). Factores que causan los accidentes de tránsito. El caso de la carretera Guadalajara-Chapala. *Carta Económica Regional*, 19(99), 46-56.
- Cavagnoud, R. (2011). *Entre la escuela y la supervivencia. Trabajo adolescente y dinámicas familiares en Lima*. Lima: IEP, IFEA, Fundación Telefónica.
- Chiossone, T. (1968). *Principios Generales para una Teoría de la Transgresión*. Caracas: Universidad de Venezuela.
- Conejera, M. (2003). Comunicación persuasiva y cambio de actitudes hacia la seguridad del tránsito en peatones. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 33(1), 77-90.
- Darley, J. & Cooper, J. (1998). *Attribution and social interaction: The Legacy of Edward E. Jones*. Washington D.C.: APA.
- Defensoría del Pueblo. (2008). *El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida. Informe Defensorial 137*. Lima: Defensoría del Pueblo.
- Denegri, C.(Productor) & Caravedo, B. (Director). (2010). *Responsabilidad Social Todos: Transformemos el Perú* [Película]. Perú: RSTODOS.
- Estudio para la Defensa de los Derechos de la Mujer. (1997). *Agresiones sexuales contra mujeres : ¿Responsabilidades compartidas? : Un estudio sobre la actuación de la Policía Nacional y el Instituto de Medicina legal*. Lima: DEMUS.
- Fernández-Dols, J.M. (1993). Norma Perversa: Hipótesis Teóricas. *Psicothema* 5, Suplemento. 91-191.
- Fernández-Dols, J.M. (1992). Procesos escabrosos en Psicología social: el concepto de norma perversa. *Aprendizaje: Revista de Psicología Social*, 7(2), 243-255.
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (2010). *Predicting and Changing behavior: The reasoned action approach*. New York: Psychology Press Taylor & Francis Group.

- Fishbein, M. (1990). Aids and behavior change: An Analysis based on the theory of reasoned action. *Revista Interamericana de Psicología*, 24(1), 37-55.
- González, Á. (1985). Dimensiones de la Corrupción. *Revista de Psicología de la Pontificia Universidad Católica del Perú*, 3(1), 39-50.
- Guajardo, A.; Moyano, E. & Vargas, J.P. (1999). Exploración del discurso acerca de la seguridad de tránsito en usuarios de vías en Santiago de Chile. En E. Moyano, *Psicología Social y seguridad del tránsito*. Santiago de Chile: Universidad de Satiago de Chile.
- Instituto de Defensa Legal. (2004). *Perfil del Policía Peruano*. Lima: Instituto de Defensa Legal.
- Instituto de Investigación de la Universidad Privada Antenor Orrego. (2010). *Estudio de Opinión: Confianza en las Instituciones*. Trujillo: Investiga. Recuperado de: [http://www.upao.edu.pe/upload/recursos/investiga/estudios/2010/Confianza\\_en\\_instituciones.pdf](http://www.upao.edu.pe/upload/recursos/investiga/estudios/2010/Confianza_en_instituciones.pdf)
- Ipsos APOYO Opinión Y Mercado. (2010). *Sexta encuesta nacional sobre percepciones de la corrupción en el Perú*. Recuperado de: <http://www.slideshare.net/empresarioshaciendopais/sexta-encuesta-de-percepcion-de-la-corrupcion-en-el-peru>
- Kohlberg, L.; Levine, C. & Hewer, A. (1984). The current formulation of the theory; En Kohlberg, L. (Ed.). *Essays on moral development: Vol. II Psychology of moral development* (pp. 219-319). San Francisco: Harper and Row.
- Lanz, M. (2006). Aprendizaje autorregulado: El lugar de la cognición, la metacognición y la motivación. *Estudios pedagógicos (Valdivia)*, 32(2), 121-132. Recuperado de: [http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-07052006000200007&Ing=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-07052006000200007&Ing=es&nrm=iso)
- Latinobarómetro (2011). *Latinobarómetro: Informe 2011*. Santiago: Corporación Latinobarómetro. Recuperado de: <http://www.emol.com/documentos/archivos/2011/10/28/20111028141231.pdf>
- Lima Cómo Vamos (2011). *Encuesta Lima Cómo Vamos. Informe de percepción sobre la calidad de vida*. Lima: Lima Cómo Vamos Observatorio Ciudadano. Recuperado de: <http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2012/01/EncuestaLimaComoVamos-2011.pdf>
- Lima Cómo Vamos (2012). *Encuesta Lima Cómo Vamos. Informe de percepción sobre la calidad de vida*. Lima: Lima Cómo Vamos Observatorio Ciudadano. Recuperado de:

<http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2013/01/EncuestaLimaComoVamos2012.pdf>

- Maldonado, V. & Zavaleta, A. (2006). Consumo de drogas ilegales y alcohol en conductores de servicio de transporte público del cono norte de Lima Metropolitana-Perú. *Revista Peruana de Drogodependencias*, 4(1), 9-36.
- Mateus, J. C. (2008). Roles sobre Ruedas: Poder y estética a bordo de una combi. *Contratexto: Revista de la Facultad de Comunicación de la Universidad de Lima*. 16, 163-170.
- Mockus, A. (2003). *Bogotá para vivir, 2001-2003*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Morocho, L. (2002). Psicología del Tránsito y seguridad vial. *Paradigmas: Revista Psicológica de Actualización Profesional*, 3(5), 63-65.
- Moyano, E. (1999a). Comportamiento infractor de tránsito y atribución causal de accidentes. En Moyano, E., *Psicología Social y seguridad del tránsito*. Santiago de Chile: Universidad de Santiago de Chile.
- Moyano, E. (1999b). Teoría del comportamiento planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones. En Moyano, E. *Psicología Social y Seguridad del Tránsito*. Santiago de Chile: Universidad de Santiago de Chile.
- Obando, T. (2009). *Escala de atribuciones causales de éxito y fracaso en estudiantes universitarios*. (Tesis de licenciatura). Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.
- Oceja, L. & Fernández-Dols, J. M. (1992). Reconocimiento de las normas perversas y sus consecuencias. *Aprendizaje, Revista de Psicología Social*, 7(2), 227-240.
- Organización Mundial de la Salud. (2007, 19 de Abril). Las colisiones en las vías de tránsito, principal causa de defunción entre los jóvenes de 10 a 24 años. *Organización Mundial de la Salud*. Recuperado de:  
<http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2007/pr17/es/>
- Policía Nacional del Perú. *Validación de los Cuadros Estadísticos de las Unidades PNP: Infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito por Tipo, 2007a*. Lima: Perú. PNP. Recuperado de:  
[http://www.pnp.gob.pe/estadistica\\_policial/em/VALIDACION%20%20AÑO%202007/DIRTEPOL/INFARACCIONES%20AL%20RGT%20POR%20TIPO.xls](http://www.pnp.gob.pe/estadistica_policial/em/VALIDACION%20%20AÑO%202007/DIRTEPOL/INFARACCIONES%20AL%20RGT%20POR%20TIPO.xls)
- Policía Nacional del Perú. *Validación de los Cuadros Estadísticos de las Unidades PNP: Accidentes de tránsito fatales(2007b)*. Lima: Perú. PNP. Recuperado de:  
[http://www.pnp.gob.pe/estadistica\\_policial/em/VALIDACION%20%20AÑO%202007](http://www.pnp.gob.pe/estadistica_policial/em/VALIDACION%20%20AÑO%202007)

[/DIRTEPOL/TIPO%20DE%20VEHIC.%20EN%20ACC.%20TRANS.%20FATALES%20%202007.xls](#)

Policía Nacional del Perú. *Validación de los Cuadros Estadísticos de las Unidades PNP: Accidentes de tránsito no fatales 2007c*. Lima: Perú. PNP. Recuperado de: [http://www.pnp.gob.pe/estadistica\\_policial/em/VALIDACION%20%20AÑO%202007/DIRTEPOL/TIPO%20DE%20VEHIC.%20EN%20ACCIDENTES%20DE%20TRANITO%20NO%20FATALES%202007.xls](http://www.pnp.gob.pe/estadistica_policial/em/VALIDACION%20%20AÑO%202007/DIRTEPOL/TIPO%20DE%20VEHIC.%20EN%20ACCIDENTES%20DE%20TRANITO%20NO%20FATALES%202007.xls)

Portocarrero, G. (2004). *Rostros Criollos del Mal: Cultura y transgresión en la sociedad peruana*. Lima: Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú.

Portocarrero, G. (2004). Moralismo, contestación y cinismo como posiciones de enunciación de los juicios morales en la juventud peruana. En Portocarrero, G. *Rostros criollos del mal: Cultura y transgresión en la sociedad peruana*. Lima: Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú.

Pontificia Universidad Católica del Perú. (2011). Desenredando nudos: Soluciones al tráfico limeño. *Revista Strategia*, 21, 70-73. Recuperado de: <http://ezproxybib.pucp.edu.pe/index.php/strategia/article/viewFile/4162/4135>

Pontificia Universidad Católica del Perú. (2010, 5 de Setiembre). Encuesta del Instituto de Opinión Pública de la PUCP: Exigen mejorar el transporte. *El Comercio*, 10.

Reyna Alfaro, L. M. (2002). La Detención Arbitraria como supuesto abuso de autoridad. *Diálogo con la Jurisprudencia, Suplemento Cuadernos Jurisprudenciales*, 42(9), 10-14.

Robbins, S. (2004). *Comportamiento Organizacional*. México D.F.: Pearson, Prentice Hall.

Rojas Vargas, F. (2002). El abuso de autoridad: aspectos legales y jurisprudenciales. *Diálogo con la Jurisprudencia, Suplemento: Cuadernos Jurisprudenciales*, 42(9), 3-9.

Silvestri, L. & Flores, F. (2006). *Profesores y estudiantes: Atribuciones causales de éxito y fracaso académico*. Recuperado de: <http://www.unne.edu.ar/Web/cyt/cyt2006/09-Educacion/2006-D-010.pdf>

Trangresión. (2011). En *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española*. Recuperado de [www.rae.es](http://www.rae.es).

Valencia, J. (2001). El enemigo número uno es la viveza criolla: conversación con José Antonio del Busto Duthurburu. *La casa de Cartón de OXY*, 24, 48-50.

Vega, M. (Dirección). (2002). *Entre Vivos y Plebeyos. Taller de Documental 2002-I*, [Película]. Perú: Universidad de Lima.

- Velarde, G. (2001). El Perú actual: entre la cultura de "Pepe el vivo" y la posibilidad de ser nación. *Revista Copé*11(27), 23-26.
- Vieytes, R. (2004). *Metodología de la Investigación en organizaciones, mercado y sociedad. Epistemología y técnicas*. Buenos Aires: De las Ciencias.
- Yamamoto, J. (2010, 31 de Agosto). Enfoco: El chofer de combi y su cobrador son una expresión icónica de la cultura chicha. *PuntoEdu*, 15.
- Yinon, Y. & Levian, E. (1995). Presence of other drivers as a determinant of traffic violations. *Journal of Social Psychology* 135(3), 299-304.
- Zimbardo, P.& Leippe, M. (1991). *The Psychology of Attitude Change and Social Influence*. McGraw Hill.





**Anexo 01****Instrumento: Entrevista en Profundidad acerca de la transgresión de las normas de tránsito****Demografía**

Número de entrevista : \_\_\_\_\_  
Seudónimo : \_\_\_\_\_  
Edad : \_\_\_\_\_  
Horario de trabajo : \_\_\_\_\_  
Experiencia de manejo : \_\_\_\_\_  
Tiempo de taxista : \_\_\_\_\_  
Vehículo propio o alquilado : \_\_\_\_\_  
Zona de residencia : \_\_\_\_\_  
Nivel de estudios : \_\_\_\_\_  
Ruta más común : \_\_\_\_\_  
Trabaja solo o con empresa : \_\_\_\_\_

**Preguntas:**

1. ¿Qué entiende usted por transgredir las normas de tránsito?

---

---

2. ¿Cómo se da la transgresión de las normas de tránsito en Lima Metropolitana?

---

---

3. ¿Qué razones tendría un conductor en general para transgredir las normas de tránsito?

---

---

4. Según usted: ¿Quiénes son los que transgreden las normas de tránsito en Lima? ¿Qué tipo de transgresiones comete cada uno? ¿Qué razones o motivos tendría cada uno para hacerlo?

---

---

5. ¿Se identificaría con los transgresores mencionados? ¿Con las transgresiones mencionadas? ¿Las cometería usted?

---

---

6. ¿Qué soluciones daría al problema de la transgresión de las normas de tránsito?

---

---

## Anexo 02

### Tablas

Tabla 6

*Definición de transgresión de las normas de tránsito*

| <b>Respuestas</b>                 | <b>N°</b> | <b>%</b> |
|-----------------------------------|-----------|----------|
| Relacionada al aspecto normativos | 39        | 97.5     |
| "Nadie respeta las normas"        | 9         | 22.5     |
| No obedecer a la autoridad        | 6         | 15       |
| Deben respetarse las normas       | 5         | 12.5     |
| No respetar a las personas        | 4         | 10       |
| Ocasionar accidentes              | 4         | 10       |
| Errores                           | 3         | 7.5      |
| Actos voluntarios                 | 2         | 5        |
| Desconocimiento                   | 2         | 5        |
| Merece sanción                    | 2         | 5        |

Nota: Esta es la lista completa de las respuestas de la primera pregunta. La totalidad de respuestas fue procesada a través de un libro de códigos de Atlas Ti. Las categorías primarias fueron copiadas a un Excel, donde se contabilizó las frecuencias. El filtro se hizo a partir de las 5 menciones. Todas las respuestas con menos de 5 menciones no fueron consideradas para la discusión.



Tabla 7

*Actitud hacia la transgresión de las normas de tránsito*

| <b>Respuestas</b>                  | <b>N°</b> | <b>%</b> |
|------------------------------------|-----------|----------|
| "Nadie respeta las normas"         | 21        | 52.5     |
| Parque automotor saturado          | 9         | 22.5     |
| Tugurización (tráfico)             | 8         | 20       |
| Policía no hace respetar las leyes | 8         | 20       |
| Transgredir se ha vuelto "normal"  | 7         | 17.5     |
| Falta de educación                 | 7         | 17.5     |
| Estrés                             | 6         | 15       |
| Gente apurada                      | 6         | 15       |
| Transgredir es algo "cultural"     | 5         | 12.5     |
| Mala calidad de las pistas o vías  | 5         | 12.5     |
| Desorden                           | 4         | 10       |
| Accidentes                         | 3         | 7.5      |
| Corrupción                         | 2         | 5        |
| Desconocimiento                    | 2         | 5        |
| Informalidad                       | 2         | 5        |

Nota: Esta es la lista completa de las respuestas de la segunda pregunta, introductoria al tema de las actitudes hacia la transgresión. La totalidad de respuestas fue procesada a través de un libro de códigos de Atlas Ti. Las categorías primarias fueron copiadas a un Excel, donde se contabilizó las frecuencias. El filtro se hizo a partir de las 6 menciones. Todas las respuestas con menos de 6 menciones no fueron consideradas para la discusión.

Tabla 8

*Razones para transgredir las normas de tránsito*

| <b>Respuestas</b>                  | <b>N°</b> | <b>%</b> |
|------------------------------------|-----------|----------|
| Todos andan apurados               | 17        | 42.5     |
| No hay razones                     | 11        | 27.5     |
| Necesidad de ganar tiempo y dinero | 10        | 25       |
| El cliente exige velocidad         | 8         | 20       |
| Solo en situaciones de emergencia  | 8         | 20       |
| Estrés                             | 7         | 17.5     |
| Tugurización (tráfico)             | 5         | 12.5     |
| Viveza                             | 4         | 10       |
| Competencia                        | 4         | 10       |
| Ebriedad                           | 3         | 7.5      |
| Desconocimiento                    | 2         | 5        |
| Falta de cultura                   | 2         | 5        |
| A la gente le da igual             | 2         | 5        |
| Las vías están en mal estado       | 2         | 5        |

Nota: Esta es la lista completa de las respuestas de la tercera pregunta, pregunta introductoria al tema de la transgresión. La totalidad de respuestas fue procesada a través de un libro de códigos de Atlas Ti. Las categorías primarias fueron copiadas a un Excel, donde se contabilizó las frecuencias. El filtro se hizo a partir de las 7 menciones. Todas las respuestas con menos de 7 menciones no fueron consideradas para la discusión.

Tabla9

*Agentes transgresores*

| Tipos de conductor | N° | %    |
|--------------------|----|------|
| Combis             | 40 | 100% |
| Taxistas           | 32 | 80%  |
| Particulares       | 21 | 53%  |
| No conductores     | 17 | 43%  |
| Vehículos menores  | 12 | 30%  |
| Autoridades        | 10 | 25%  |
| Vehículos grandes  | 8  | 20%  |

Nota: Esta es la lista completa de las respuestas de la cuarta pregunta, que se relaciona a la hetero-atribución. La totalidad de respuestas fue procesada a través de categorizaciones primarias y secundarias en Excel. Las categorizaciones secundarias, que se observan en la lista, e incluyen subtipos. Por ejemplo, el tipo combis incluye combis, cousters y omnibuses; el tipo taxistas incluye colectivos; el tipo particulares se subdivide en ricos, mujeres y jóvenes (esto fue propuesto por los propios entrevistados); el tipo de no conductores lo componen los peatones y los usuarios del transporte público; los vehículos menores son preferentemente moto-taxistas, y en menor medida motocicletas; el tipo de autoridades lo componen los policías conductores, los conductores de vehículos oficiales y municipales; y finalmente los vehículos grandes, que incluyen transportes interprovinciales, ambulancias, carrozas, bomberos y movidades escolares. El filtro se hizo a partir de las 7 menciones. En este caso todos los tipos fueron incluidos en la discusión; sin embargo, los menos frecuentes se agruparon en una categoría extra, otros.

Tabla 10

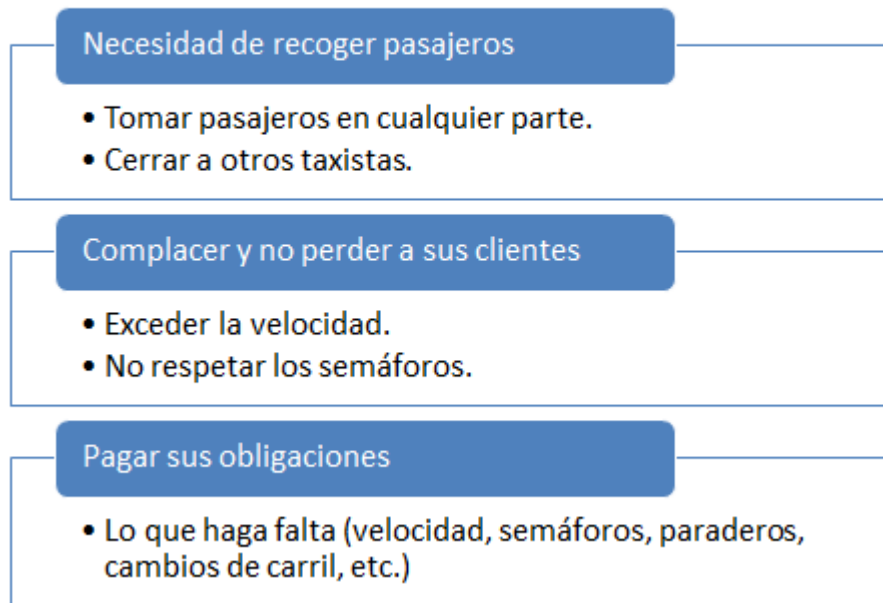
*Prioridades en las propuestas de solución*

| <b>Respuestas</b>              | <b>Menciones</b> |
|--------------------------------|------------------|
| Licencia y renovación          | 19               |
| Reglamentos y sanciones        | 18               |
| Reordenamiento y política      | 13               |
| Estrategias comunicacionales   | 12               |
| Policía: Fiscalización interna | 10               |
| Señalización e infraestructura | 7                |
| Educación vial en la escuela   | 6                |
| Total de propuestas            | 85               |

Nota: Esta tabla corresponde a la última pregunta del instrumento y corresponde al tercer objetivo de la investigación. Se realizaron dos categorizaciones, una primaria y una secundaria; ambas en Excel. Se contabilizaron las frecuencias y se agruparon en función a la frecuencia de las menciones. En la discusión se incluyeron todas las categorías de recomendaciones, y se dieron ejemplos en las más frecuentes.

## Anexo 3 Gráficos

### Taxistas



*Gráfico 1.* Categorización de atribuciones sobre taxistas.

Nota: Este gráfico se hizo tomando en cuenta las respuestas de las preguntas relacionadas a la auto-atribución y la hétero-atribución endogrupal (otros taxistas). Cabe resaltar que en todos los casos, las razones de la transgresión son extrínsecas. Los taxistas tratan de exculparse de la responsabilidad

## Combis, omnibuses y microbuses

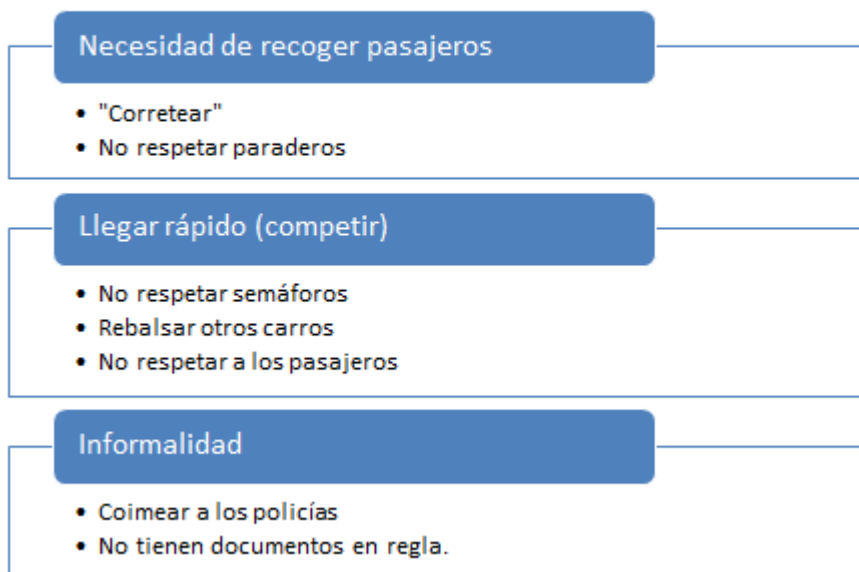


Gráfico 2. Categorización de atribuciones sobre conductores de combi.

Nota: Este gráfico forma parte de la pregunta 4, referida a la hétero-atribución. Se categorizaron todos los vehículos de transporte público masivo urbano bajo la nomenclatura de "combis", aunque los participantes eventualmente se refieren también a las cousters y los omnibuses.

## Particulares

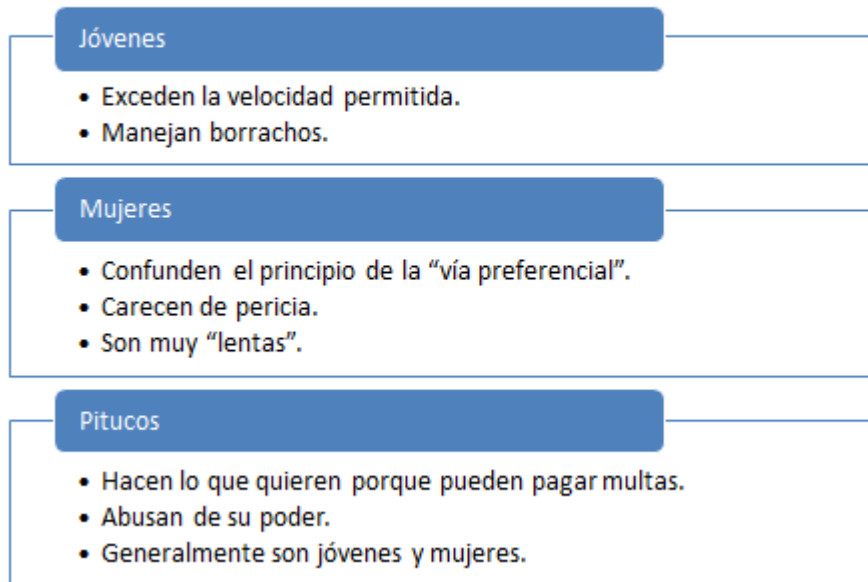
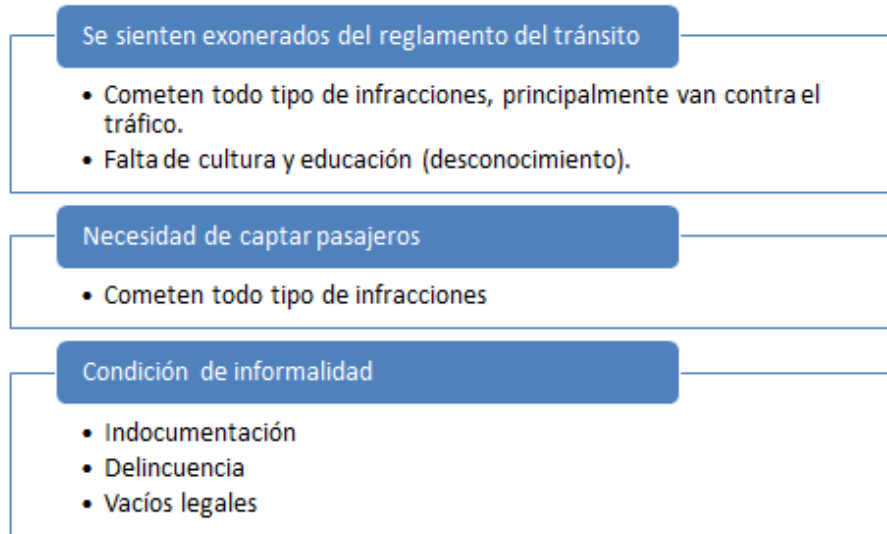


Gráfico 3. Categorización de atribuciones sobre particulares.

Nota: Aquí se incluyen las subcategorías, mencionadas por los propios taxistas, de jóvenes, mujeres y pitucos. Esta categorización corresponde a la cuarta pregunta, acerca de la hetero-atribución.



## Vehículos menores: moto-taxis y motos



*Gráfico 4.* Categorización de atribuciones sobre no-conductores.

Nota: Este gráfico corresponde a la pregunta 4, sobre hetero-atribución. Se incluyen en este grupo a los mototaxistas, y muy en menor medida a los motociclistas.

## No conductores: Peatones y pasajeros

### Peatones

- No respetan los crucesos peatonales.
- No respetan los semáforos.

### Pasajeros de combis

- No respetan el paradero.
- Apuran al conductor.

### Clientes de taxi

- No respetan paraderos.
- Azuzan al conductor a cometer infracciones

*Gráfico 5.* Categorización de atribuciones sobre mototaxistas.

Nota: En este grupo se categorizaron tanto a peatones como a pasajeros de los servicios públicos (tanto de taxistas como de otros conductores, principalmente usuarios de las combis).

## Autoridades: Policías y Funcionarios

### Son flexibles en el cumplimiento de las normas de tránsito

- No sancionan, prefieren no meterse (día de franco).
- No tratan a todos por igual, tratan mejor a los pitucos (discriminación, se vincula a la corrupción).

### Mal ejemplo e impunidad

- Cuando manejan transgreden las normas.
- Entre policías no se sancionan.

### Corrupción

- Proclives a la coima.
- Cobran cupos a los conductores de combi y a los mototaxistas informales.

*Gráfico 6.* Categorización de atribuciones sobre policías y autoridades.

Nota: En este grupo se categorizaron a los policías conductores y a funcionarios del estado de diferentes entidades (municipalidades, vehículos del gobierno y otros).

## Vehículos grandes

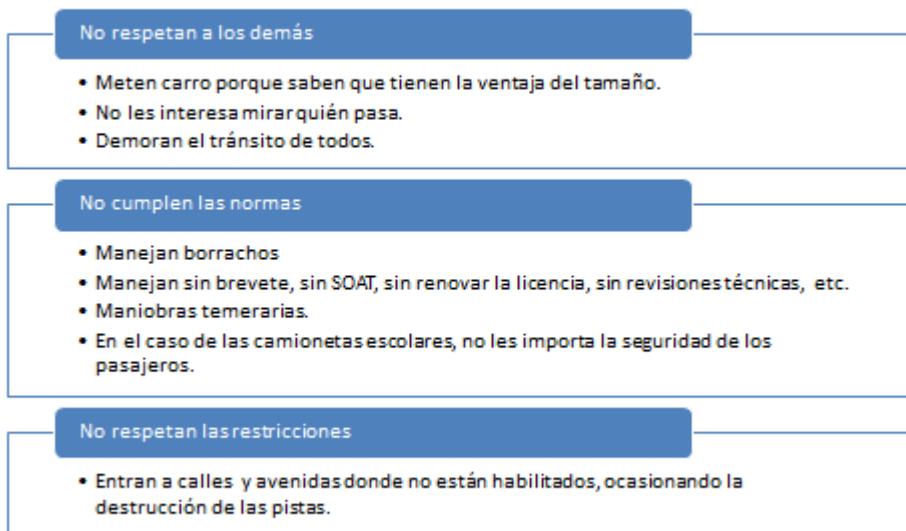


Gráfico 7. Categorización de atribuciones sobre vehículos grandes.

Nota: En este grupo se categorizaron diversos tipos de vehículos: transportes interprovinciales, vehículos de carga como camiones y trailers, carros de bomberos, ambulancias y movilidades escolares, entre otros.