

Las reformas del permiso de conducción puestas en marcha en Europa y las investigaciones internacionales en este campo: cómo formar al conductor y a la conductora, cómo educar al hombre y a la mujer*

Jean-Pascal Assailly**

assailly@inrets.fr



Resumen

En este trabajo se presentan algunos resultados de investigaciones europeas recientes en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta dos ejes clave:

- La formación del conductor: se mostrará como las nuevas conceptualizaciones sobre el comportamiento en la conducción producirán modificaciones en la educación vial, en la formación inicial de los conductores, en el examen para obtener el permiso de conducir, en las medidas post permiso y más ampliamente, en el aprendizaje a lo largo de la vida;
- las influencias del ambiente familiar sobre tres aspectos del comportamiento de los jóvenes que tienen un fuerte impacto en los accidentes de tráfico: la tendencia al riesgo, las adicciones y la trasgresión. Se propone un modelo de psicopatología del desarrollo sobre las interacciones entre los distintos aspectos de lo que puede considerarse el contexto familiar.

Palabras clave: seguridad vial; formación del conductor; educación vial; contexto familiar y accidentes de tráfico.

Resum. *Les reformes del permís de conduir engegades a Europa i les investigacions en aquest àmbit: com formar al conductor i a la conductora, com educar a l'home i a la dona?*

En aquest treball es presenten alguns resultats d'investigacions europees recents en matèria de seguretat vial, tenint en compte dos eixos claus:

- La formació del conductor: es mostrarà com les noves conceptualitzacions sobre el comportament en la conducció produiran modificacions en l'educació vial, en la formació inicial dels conductors, en l'examen per obtenir el permís de conduir, en les mesures post permís i més àmpliament, en l'aprenentatge al llarg de la vida;

* Traducción del francés de Miren Fernández de Álava.

** INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité). Avenue du Général-Malleret-Joinville, 2. 94114 Arcueil cedex. France

- Les influències de l'ambient familiar sobre tres aspectes del comportament dels joves que tenen un fort impacte en els accidents de trànsit: la tendència al risc, les addiccions i la transgressió. Es proposa un model de psicopatologia del desenvolupament sobre les interaccions entre els diferents aspectes del que es pot considerar el context familiar.

Paraules clau: seguretat vial; formació del conductor; educació vial; context familiar i accidents de trànsit.

Abstract. *The reforms of the driving license in Europe and researches in this field: how to train the driver, how to educate the men and women?*

We present here a few recent elements of European traffic safety research, concerning two important topics:

- driver training: we will show how new theoretical models about driving behavior will produce modifications in road safety education, in initial driver training, in licensing test, in post licensing measures and more generally in lifelong learning;
- influences of family environment on three aspects of young people's behaviors having a strong impact on accidents: risk taking, addiction, transgression. We propose here a developmental psychopathology model of the interactions between the various dimensions of what is a family milieu.

Keywords: road safety; driver's training; road education; family context and road accidents.

Sumario

Introducción	El aprendizaje social del peligro
Los objetivos del continuum educativo	Bibliografía

Introducción

Las reformas del permiso de conducción puestas en marcha en Europa y las investigaciones en este campo se basan en las dos siguientes ideas-fuerza:

- El comportamiento en la conducción abarca dos dimensiones diferentes: la conducta (lo que el conductor puede hacer) y la motivación (lo que el conductor quiere hacer); formando ambas un sistema cibernético. Es decir, que los niveles superiores del sistema (la motivación) ejercen presión y coacción de organización sobre los niveles inferiores (la conducta), y donde un feedback a cambio es posible. La seguridad, por tanto, sólo puede obtenerse trabajando sobre la conducta, el pilotaje o la conducción del vehículo. La prevención debe, por consiguiente, dirigirse a estas dos dimensiones fundamentales.
- El continuum educativo en seguridad viaria y el aprendizaje a lo largo de la vida deben desarrollar una mayéutica socrática, es decir, el «conócete a ti mismo» y mejorar la percepción de uno mismo como conductor.

El *primer nivel* de la conducta es la conducción del vehículo, el dominio en las maniobras. Para conducir un vehículo de manera eficaz, las maniobras fundamentales deben estar automatizadas ya que si no lo están, la conducción requerirá de una atención consciente y pesará sobre la capacidad limitada de tratamiento de la información. Esto corre el riesgo de dejar poco margen a la observación y predicción del comportamiento de otros usuarios. En este nivel, los problemas están, en parte, relacionados con cuestiones de sobrecarga de información de los conductores novatos o mayores.

El *segundo nivel* de la conducta es la comprensión de las situaciones de tráfico y escenarios de accidentes: el conductor debe adaptar su propio comportamiento al de otros usuarios y al entorno viario. El conductor debe, del mismo modo, percibir y prever el comportamiento de otros usuarios (sus errores y/o infracciones) y reflejar el suyo. El hecho de conocer el código de la carretera, de adaptarse a él y de comprender las reglas de prioridad es una parte importante de estas competencias. Desde el punto de vista jerárquico se insiste en que el comportamiento en estas situaciones específicas de tráfico está relacionado con las tendencias generales del conductor y con los objetivos del viaje.

En lo que concierne a estos dos primeros niveles de la matriz, el nuevo modelo de Fuller (2005, 2008 a y b) de la homeostasis y de la alostasis de la dificultad de la tarea puede ser realmente útil; Fuller lo ha desarrollado a partir del modelo de la interfaz entre la tarea y la capacidad. Este modelo se basa en la idea de que el control del vehículo se obtiene cuando la tarea no excede la capacidad del conductor y la falta de control cuando la tarea excede la capacidad. El concepto de homeostasis remite a la idea de que los conductores buscan mantener de manera relativamente constante el nivel de dificultad percibido de la tarea.

Cada conductor tendría, por tanto, en su funcionamiento psicológico un «comparador» y dicho comparador pretende reducir las diferencias entre la dificultad percibida y determinada modificando la velocidad o la dirección, o añadiendo o suprimiendo elementos de la carga mental (utilización de retrovisores y/o elementos de distracción). El umbral de riesgo depende de la calibración de la dificultad de la tarea. Ésta puede estar subestimada, lo que conlleva a la elección de una velocidad demasiado elevada. Por consiguiente, cada conductor se enfrentará a un posible conflicto entre, por ejemplo, la necesidad de respetar el límite legal de velocidad y el grado aceptable de dificultad de la tarea.

El *tercer nivel* de la jerarquía se corresponde con la motivación y está relacionado con los objetivos y el entorno de conducción. En este nivel los conductores deciden por qué, dónde, con quién, con qué vehículo y en qué momento conducir. Estas decisiones tienen consecuencias importantes en la seguridad y dependen tanto de numerosos factores de la situación de vida de la persona, como de su situación económica o de su personalidad. Este nivel hace, del mismo modo, referencia a las tareas de navegación y planificación del conductor. La idea es que los objetivos del trayecto y del entorno de conducción están influenciados por los objetivos de un nivel más elevado. Así, mientras que los conductores de mediana edad conducen, sobre todo, para ir al trabajo o llevar a miembros de su familia, los jóvenes conducen, principalmente,

por ocio y con amigos, y los mayores para mantener su vida social. Los diferentes tipos y entornos de conducción producen una serie de riesgos y exigencias diferentes en el conductor. Una buena planificación del trayecto puede hacer que la conducción sea más fácil mientras que la falta de previsión puede hacer que sea difícil. Calculando bien el tiempo del trayecto y eligiendo el itinerario más fácil o la hora más apropiada para el trayecto, se pueden evitar situaciones de tráfico demasiado absorbentes, lo que permite reducir la carga de competencias de conducción. Uno de los aspectos clave de la planificación es, por ende, la decisión fundamental de conducir o no conducir. En el futuro, este tercer nivel de la matriz adquirirá cada vez más importancia en cuestiones de desarrollo sostenible y de protección del medio ambiente ya que plantea la cuestión de reducir nuestra dependencia al vehículo: disminuir el kilometraje anual es a su vez reducir el riesgo de accidente y la contaminación.

El *cuarto nivel* atañe, igualmente, a la conducta y encierra los objetivos generales de vida y los medios para satisfacerlos (por ejemplo, desarrollar su identidad con actividades relacionadas con el vehículo y la conducción), y las competencias generales de una persona (como el autocontrol). Puede ser considerado como el nivel superior de la jerarquía. Por ejemplo, un conductor joven muy entusiasmado con los vehículos y la conducción, y que utiliza sus intereses como una manera central de construir su identidad, elegirá también el contexto de conducción en función de su orientación motivacional. Este contexto tendrá igualmente un efecto en el segundo nivel (objetivos y contexto de conducción), así como sobre ciertas propiedades cualitativas de la exposición (por ejemplo, conducir de noche con los amigos). El conductor busca posibilidades de destacar. Inevitablemente, esto influye en las demandas y en la selección de modelos internos para dominar las situaciones de tráfico. Por ejemplo, la estrategia podría ser la de mantener una velocidad lo más alta posible en todas las situaciones. La gran velocidad aumenta, por tanto, la exigencia del tratamiento de la información con el riesgo de sobrecargar la capacidad de tratamiento y de comportar errores de juicio u otros errores en situación de tráfico. Las exigencias de la conducción del vehículo aumentan igualmente a velocidad elevada y terminan por sobrepasar las capacidades del conductor. Un ejemplo opuesto podría ser un conductor cuya estrategia estuviese orientada hacia la seguridad y un enfoque neutro de la conducción. Este tipo de motivación comporta una velocidad moderada e, incluso probablemente, una decisión de no conducir. Se puede imaginar fácilmente este tipo de procesos en las conductoras sin gran experiencia y en los conductores mayores. Cuando un conductor se preocupa por sus competencias a dominar en situaciones difíciles de conducción, quiere maximizar su seguridad y, al mismo tiempo, no tiene una ambición relacionada con la conducción, puede tomar, por ejemplo, la decisión de no conducir o de conducir lentamente. No está considerado como una estrategia de «durante», sino que es un método operatorio de seguridad fácilmente adaptable. La tarea de conducción se vuelve, por tanto, menos exigente en los niveles inferiores de la jerarquía y la seguridad del trayecto será mejor aunque el nivel absoluto de competencia de conducción no sea perfecto.

La idea fundamental de la matriz G.D.E. (Goals of driver education, véase en Siegrist et al. 1999) es considerar todos los niveles de la jerarquía como esenciales para el éxito de la conducción. Ahora bien, son necesarias numerosas aportaciones teóricas para comprender los problemas que se dan en cada nivel de la jerarquía.

Tabla 1. La matriz G.D.E. (Siegrist et al., 1999)

Nivel jerárquico del comportamiento (grado de generalidad)	Contenido de la educación del conductor		
	Conocimientos y competencias que el conductor debe dominar	El conductor debe ser consciente de los factores de incremento del riesgo para evitarlos	Autoevaluación
Proyectos de vida y aptitudes en la vida (global)	Conocimientos para aprehender/ dominar cómo los proyectos generales de vida y los valores, el estilo de comportamiento, y las normas de grupo, etc. afectan en la conducción del vehículo.	Conocimientos para aprehender/ dominar los riesgos relacionados con los proyectos de vida y los valores, el estilo de comportamiento, la presión social, el abuso de drogas, etc.	Conciencia de las tendencias personales que conciernen al control de los impulsos, las motivaciones, el estilo de vida, los valores, etc.
Objetivos y contexto de la conducción (desplazamiento particular)	Conocimientos y competencias que conciernen a los elementos relacionados con el desplazamiento (efectos de los objetivos, elección del entorno, efectos de la presión social, evaluación de las coacciones, etc.	Conocimientos y competencias que conciernen a los peligros relacionados con los objetivos de desplazamiento, el contexto de la conducción, la presión social, el objetivo de la conducción, etc.	Conciencia de los factores personales que conciernen a las competencias de programación, los objetivos específicos de conducción, las motivaciones de conducción, etc.
Dominio de las situaciones de circulación (situación particular), la señalización, etc.	Conocimientos y competencias generales que conciernen a las reglas, la adaptación de la velocidad, los márgenes de seguridad, etc.	Conocimientos y competencias que conciernen a la velocidad inapropiada los escasos márgenes de seguridad, el incumplimiento de las reglas, las situaciones de conducción difíciles, los usuarios vulnerables, etc.	Conciencia de los factores personales que conciernen a las competencias el estilo de conducción la percepción de los riesgos, etc., desde el punto de vista de las fuerzas y debilidades.
Conducción del vehículo (situación particular)	Conocimientos y competencias elementales que conciernen a la conducción, a las características y/o la adherencia del vehículo.	Conocimientos y competencias relativos a la conducción, a las características, a la adherencia del vehículo, etc.	Conciencia de las fuerzas y debilidades personales que conciernen a las competencias elementales de conducción y al dominio del vehículo en situaciones peligrosas.

Esta jerarquía del comportamiento de la conducción en cuatro niveles ha sido trasladada a la matriz de objetivos de la educación del conductor en donde los conocimientos y las competencias, los factores de incremento del riesgo y las capacidades de autoevaluación se relacionan con los cuatro niveles de la jerarquía (véase tabla 1 de la página anterior). El modelo puede usarse como referencia de evaluación de métodos de educación del conductor y como base de desarrollo de ideas y de nuevas investigaciones a lo largo del continuum educativo. Se utilizan los casos del modelo para determinar las competencias específicas necesarias para ser un conductor seguro o un formador competente.

Se puede afirmar, por consiguiente, que las competencias necesarias para la conducción del vehículo y para el dominio de situaciones de circulación constituyen la base para comportarse con seguridad en el tráfico y que estas cuestiones deben ser bien abordadas durante la formación del conductor. Los aspectos psicomotores y psicológicos son exigencias complementarias importantes para hacer efecto en los niveles más bajos de la jerarquía del comportamiento del conductor. Sin embargo, estas competencias están dominadas por los objetivos y las motivaciones de los niveles más altos. El fracaso o el éxito del nivel más alto afecta en la demanda del nivel más bajo. De ello se deduce que la formación del conductor, además de la transmisión de competencias elementales, debe ser capaz de tener en cuenta los elementos más altos de la jerarquía, es decir, las actitudes y los objetivos del conductor en lo que concierne a la conducción. Las actitudes y los objetivos del conductor tienen impacto tanto en el aumento como en la reducción de riesgos. Existe una estrecha relación entre las motivaciones, los objetivos, las actitudes y la personalidad. Todos estos factores están relacionados con el nivel más alto de la jerarquía y es por eso que tiene tanta incidencia sobre la seguridad: tienen efectos en todos los niveles.

Los objetivos del continuum educativo

Conocimientos y competencias

La primera columna («conocimientos y competencias») señala lo que un buen conductor debe saber y ser capaz de hacer en cada nivel para conducir un vehículo, y para hacer frente a las condiciones de circulación normales: cómo maniobrar el vehículo, cómo conducir con tráfico, qué reglas se deben seguir (competencias del nivel inferior), cómo programar los desplazamientos y cómo las características personales influyen en el comportamiento y la seguridad (competencias del nivel más alto). La mitad inferior de esta columna está particularmente próxima a la noción tradicional de formación del conductor cuyo contenido debe tratar sobre las normas de circulación, la conducción del vehículo y la conducción en diferentes situaciones de tráfico. No obstante, ciertos contenidos que figuran en los dos niveles superiores de la jerarquía no forman parte del programa clásico de formación del conductor aunque, cada vez más, son tomados en cuenta en los diferentes programas de formación post-permiso.

Factores de incremento del riesgo

La segunda columna («factores de incremento del riesgo») está estrechamente relacionada con la primera pero pone el énfasis, principalmente, en los conocimientos y competencias relativos a los factores que incrementan o disminuyen el riesgo. El contenido de la segunda columna se impone de pleno derecho teniendo en cuenta la importancia de estos factores para la seguridad. Los riesgos a los que se hace referencia están relacionados, de manera directa, con ciertas situaciones de conducción (por ejemplo, los efectos del hielo y de la nieve, o el desgaste de los neumáticos) pero también indirecta (por ejemplo, la presión social o el estilo de vida). Los riesgos son, por tanto, diferentes a los diversos niveles de la jerarquía. Existen riesgos potenciales que el conductor debe ser capaz de identificar en todos los niveles de la jerarquía, tales como los riesgos que conciernen al tipo de desplazamiento, las motivaciones personales o las tendencias de conducta.

Autoevaluación

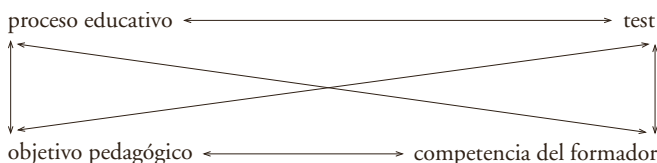
La tercera columna («autoevaluación») se refiere a un proceso por el cual el individuo intenta obtener por sí mismo un retorno (*feedback*) con respecto a sus acciones personales. En el contexto de la conducción automovilística, se trata de llegar a ser o querer llegar a ser consciente de sus características y de sus tendencias personales así como de las competencias y actitudes relativas a la conducción del vehículo, el comportamiento en la circulación, la programación del desplazamiento y la vida en general. En definitiva, ser capaz de percibir de manera realista el propio rol para gestionar con éxito una situación de conducción.

La autoevaluación es una herramienta útil no sólo para la formación del conductor, sino también para el desarrollo de competencias de conducción tras la formación: las competencias metacognitivas y el pensamiento reflexivo son características esenciales para el desarrollo de la valoración. No obstante, las competencias de autoevaluación no se desarrollan de manera automática, sino que deben ser incluidas en la formación. Las capacidades de autoevaluación son, asimismo, pertinentes para el comportamiento al volante. Por ejemplo, un conductor consciente de su tendencia a dormirse al volante o de sus competencias limitadas cuando la carretera está mojada, puede ser capaz de tomar estos factores en consideración y adaptar, en consecuencia, su conducción. Asimismo, en un nivel más alto, el conductor puede sacar provecho de los conocimientos específicos relativos al impacto de las motivaciones y los objetivos personales sobre su conducción, especialmente las débiles capacidades de resistencia a la presión social.

Las implicaciones para el continuum educativo: otro bucle cibernético o de la «teoría de las cuatro esquinas»

Una formación del conductor más satisfactoria debería «desechar» los doce casos de la tabla ya que no son ni los mismos formadores, ni los mismos

contenidos, ni los mismos métodos que son pertinentes en cada uno de los casos. Nos vemos, por ende, conducidos a proponer un nuevo bucle cibernético:



Queda patente cómo, en efecto, cada cambio deseado en uno de los cuatros ámbitos implica necesariamente cambios y adaptaciones en los otros:

- Si se desea enseñar una cosa, hace falta que pueda ser sometida a examen.
- Si se desea alcanzar un objetivo del cuarto nivel, hace falta que el formador sea totalmente competente en aquello, etc.

En lo que concierne al cuarto nivel de la matriz, la toma de riesgos, la adicción y la transgresión son tres dimensiones fundamentales que explican las presiones que el cuarto nivel puede ejercer sobre los niveles inferiores. Hemos analizado recientemente el origen de estas tres dimensiones (Assailly, 2007 a): nuestra hipótesis se apoya en la construcción del *control social del riesgo y del modelado social del comportamiento seguro o inseguro por el entorno familiar*. El control social puede definirse por dos mecanismos principales: los procesos de apego, la estructura familiar y su evolución (los acontecimientos de la vida, su composición y sus valores). El aprendizaje social puede definirse por dos mecanismos principales: la imitación y la consolidación. Este artículo ilustrará las influencias de cada uno de estos cuatro mecanismos.

Entre las dos disciplinas que se usan convencionalmente para estudiar la influencia de la familia, la psicología y la epidemiología, hay un espacio para crear un enfoque medio: la psicopatología del desarrollo, es decir, el enfoque de desarrollo de los fenómenos psicopatológicos e inadaptables.

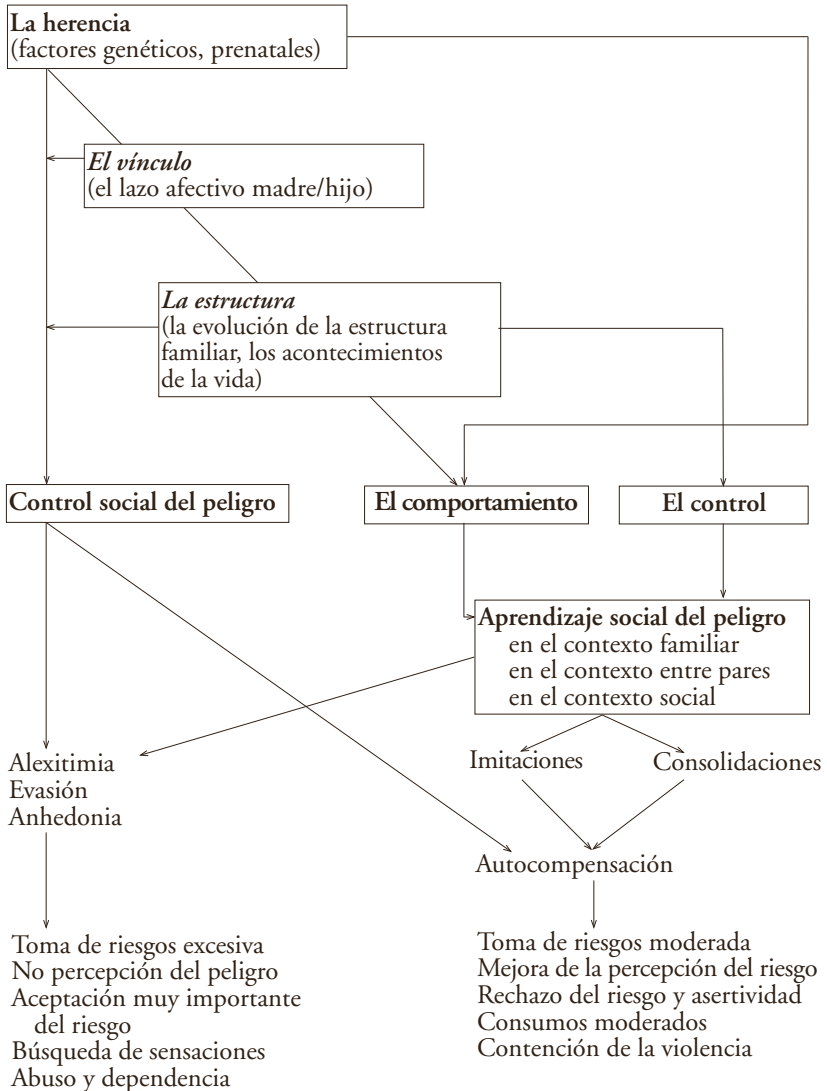
Nos vimos obligados a proponer un modelo socio-secuencial de las influencias del contexto familiar en cinco principales componentes o dimensiones de la influencia de la familia y su secuencia sigue, lógicamente, la cronología de la vida del individuo; el primer mecanismo, el control, se incluye dentro de la segunda y tercera dimensión, y el segundo mecanismo, el aprendizaje, en la cuarta y quinta dimensión:

- *La herencia biológica* (factores genéticos y prenatales) que nuestros padres nos transmiten antes de nacer y que nos predispone a ponernos en peligro;
- *El tipo de vínculo* que establecemos con nuestra madre a partir del segundo semestre de vida;
- *Las evoluciones de la estructura familiar* durante la infancia, los acontecimientos de la vida;

- *El comportamiento de nuestros padres*, lo que nos muestran en sus comportamientos relacionados con el peligro y en general;
- *El control de nuestros comportamientos* por nuestro contexto familiar.

El esquema resume las interacciones entre las dimensiones, las variables intermedias —como la alexitimia o la búsqueda de sensaciones— y las trayectorias de la psicopatología del desarrollo hacia la toma de riesgos de los conductores.

El modelo socio-secuencial de las influencias del contexto familiar:



Presentamos algunos ejemplos que ilustran los efectos de estos cinco componentes:

1) La herencia

Los factores genéticos

Sabemos que hoy en día existe una fuerte heredabilidad de rasgos como la búsqueda de sensaciones o la resistencia a los efectos de la sensación que predisponen a accidentes de todo tipo, a conducciones de riesgo o a adicciones. Los estudios de gemelos y adoptados en los resultados de las diferentes escalas de Zuckermann, relativas a la medición de la búsqueda de sensaciones (búsqueda del peligro y de la aventura, necesidad de nuevas experiencias, desinhibición e intolerancia al aburrimiento), sugieren claramente la hipótesis de la influencia de factores genéticos (Zuckermann et al. 2000). Asimismo, las investigaciones de Schuckit (1998), acerca de la génesis de la dependencia al alcohol y del papel de la resistencia a los efectos del alcohol en los hijos de los dependientes al alcohol en esta génesis, mantienen esta hipótesis. Dicho esto, la predisposición a la dependencia en aquellas personas resistentes al alcohol tiene relación también con factores sociales. Aquellos que, en sociedad, «resisten» y/o «aguantan» mejor el alcohol tienen sin duda tendencia a beber más para estar en un estado de embriaguez o euforia comparable al de sus compañeros de noche. Los «alcohol-resistentes» no son conscientes de su grado de consumo por comportamientos como la somnolencia o la inestabilidad motriz. Así, los hijos de los alcohol-dependientes muestran que estos tienen una mayor sensibilidad a los efectos del alcohol en el momento de la subida de la alcoholemia y una mayor tolerancia en el momento de la bajada cuando se les compara con hijos de padres que no son alcohol-dependientes. Debido a estos dos fenómenos, las personas con antecedentes familiares con dependencia al alcohol tendrán una consolidación mayor en la alcoholización ya que los efectos excitantes y placenteros de los inicios de la intoxicación serán más acentuados en este tipo de personas y, del mismo modo, porque los efectos ansiogénicos y depresivos de la bajada de la alcoholemia serán atenuados. Queda por saber si este factor etiológico puesto en evidencia por el alcohol tiene también conexión con otras tomas de riesgo: algunas personas «resistentes al riesgo» podrían estar obligadas a sobrepasar sin cesar el límite del riesgo para experimentar algo. Este fenómeno será análogo en aquellos con tolerancia a los efectos del alcohol.

2) El vínculo

A partir del lazo inicial entre el hijo y su madre, la manera en que esta última responde a sus súplicas produce progresivamente, a partir del segundo semestre de vida, la constitución de cuatro tipos de vínculos (véase en Ainsworth et al. 1978):

- 1) El hijo se vuelve tan «seguro» que su figura de apego responde a sus necesidades en caso de angustia (es lo que se puede denominar «una madre suficientemente buena»). Este tipo de vínculo queda descrito como un apego «tranquilo» y concierne al 60% de los niños.
- 2) El hijo se vuelve tan «seguro» que su figura de apego no responde a sus necesidades en caso de angustia. Este tipo de vínculo queda descrito como un apego «ansioso-evitante» y concierne al 20% de los niños.
- 3) El hijo no sabe nunca si su figura de apego va responder o no a sus necesidades en caso de angustia. Este tipo de vínculo queda descrito como un apego «ansioso-ambivalente» y concierne al 15% de los niños.
- 4) El 5% restante quedan descritos como apegos «desorganizados» (niños de madres psicóticas, maltratadoras, etc.)

Los niños que hayan experimentado un apego tranquilizador tienen unas percepciones más precisas sobre los vínculos en sus cogniciones («lo que sé sobre mí») y sus afectos («lo que siento») porque su contexto familiar les ayuda a percibir dichos vínculos. Esta mejora del conocimiento personal es particularmente importante en las emociones negativas y asigna unas mejores competencias de autoevaluación de la matriz GDE. Los niños que hayan experimentado un vínculo ansioso tienen tendencia a ser más alexitímicos (de *a*: privativo; *lexi*: leer o nombrar, y *thymie*: la emoción, no saber cómo expresar las propias emociones), cegándoles porque su madre no les ayuda a percibir sus emociones negativas.

Ente el tipo de vínculo vivido entre los seis y los doce meses, y los comportamientos adolescentes o adultos, se puede identificar un elemento mediador fundamental: la autorregulación. La autorregulación se basa en procesos atencionales: podemos dirigir nuestra atención a otros, al mundo exterior, pero cuando la dirigimos a nosotros mismos, puede producirse un desajuste entre lo que somos y lo que querríamos ser, entre el yo y el yo ideal. En este caso, una manera de reducir esta tensión, esta disonancia, es desviar la atención del problema en cuestión. Para ello, el individuo pone en marcha su sistema de actividades. Estamos comprometidos a una serie de actividades cotidianas diferentes pero que persiguen un objetivo común: restaurar la autoestima. En esta perspectiva de la autorregulación, se sugieren dos estrategias para resolver este problema:

- *La propia evasión*; desviar la atención de uno mismo para no estar más confrontado a sus incapacidades o fracasos;
- *La autocompensación*; encontrar otra vía de autovalorización para compensar sus incapacidades o fracasos.

Si algunas actividades favorecen claramente una función de evasión (el consumo de psicotrópicos) y otras una función de compensación (el alpinismo practicado por los guías de alta montaña), la mayoría de conductas de riesgo pueden ser ambivalentes y, por eso, es necesario que tengamos una comprensión clínica de las circunstancias y consecuencias de la acción.

El devenir adolescente y adulto de los vínculos

Los vínculos seguros de la infancia se traducen en la edad adulta por las posiciones, las narraciones personales y los estados espirituales denominados «autónomos» (Aunque se haya tenido una infancia feliz, la vida no es un camino de rosas. Sin embargo, estas personas realizan unos discursos coherentes y precisos aún cuando han sufrido separaciones o divorcios).

Los vínculos ansiosos-evitantes producen situaciones «desatadas». Éste es el estado más favorece a la evasión: el comportamiento peligroso en la carretera o sobre otros terrenos podría considerarse como un adicto: como el universo del vínculo, de la relación dolorosa, cargada de sufrimiento. Las personas que hayan vivido esta historia tienen tendencia a reemplazar la emoción por la sensación (resultado de los acontecimientos, de la velocidad o de la toma de riesgos), a dejar que la sensación gobierne la propia regulación en lugar de la relación con los demás y de, por consiguiente, estar tentado de vivir «en el lado de sus emociones». El concepto «*bowlbien*» de exclusión defensiva, que ha sido constituido en relación a la indiferencia emocional consecutiva a las separaciones, no es diferente del «falso yo» de Winnicott. Por tanto, la regulación de las emociones es un elemento mediador entre los acontecimientos traumáticos vividos por el niño y la toma de riesgo o el uso de sustancias psicoactivas.

3) Las influencias de la evolución de la estructura familiar

Hoy en día, la evolución central a nivel de la estructura familiar es que la mayoría de hijos son educados por sus dos padres y que una fuerte y creciente minoría es educada por un único pariente, debido al aumento de divorcios, siendo éste generalmente la madre. Generalmente, las investigaciones anteriores (véase en Amato et al. 1991), han concluido que la salud, la seguridad y relaciones legales eran más deficitarias entre los hijos educados por familias monoparentales.

Este tipo de resultados da lugar a dos hipótesis principales:

- La primera, psicoanalítica y psicodinámica, centrada en las nociones de exclusión y carencia de autoridad paternal, insiste en el efecto negativo de la ausencia del padre en la vida psíquica del joven, su búsqueda de límites y sus necesidades de transgresión; el esquema lacaniano es bastante esclarecedor: enfrentado a las pulsiones del imaginario, el joven a quien no se le ha transmitido la ley simbólica deberá enfrentarse a la realidad (las figuras de la autoridad, la sanción, el accidente, el sufrimiento, etc.) para encontrar el límite en su máxima potencia.
- La segunda, más sociológica, centrada en las condiciones de existencia de la madre sola, insiste en el efecto negativo de la pérdida del sustento económico, psicológico y social del padre, del impacto de esta pérdida sobre el estrés de la madre y sus capacidades de «gestión» del hijo. El desarrollo de la monoparentalidad puede, por tanto, tener efectos en el «capital social» del joven: disminución de los vínculos con el padre, trabajo del padre-educador

que reduce el tiempo de estar con el hijo, la vigilancia de este último con respecto a los accidentes, etc. De hecho, *la monoparentalidad no será un factor de riesgo en sí, sino un marcador de una serie de adversidades*. En este sentido, no es indiferente ser criado por una madre sola con un cargo de alto ejecutivo que por una madre obrera. Así, una encuesta nacional sobre salud en Gran Bretaña en 1997 (véase en Hetherington et al. 1998) mostró que las correlaciones entre morbilidad psicológica, accidentes y monoparentalidad no se producen cuando se controlan los ingresos y el nivel socio-educativo de la madre.

Si el divorcio es un acontecimiento de la vida, la separación es un proceso, no es un acontecimiento. Ésta marca problemas familiares que existían antes de la separación. La separación es, por tanto, un marcador de varios componentes de la adversidad familiar que existe tanto en las familias intactas como en las familias separadas. Este vaivén entre el estudio del desarrollo normal y de los grupos de riesgo hace avanzar la psicología del desarrollo. Por ejemplo, hoy en día sabemos que en términos de adaptación psicosocial del adolescente, la comparación entre familias recompuestas y hogares monoparentales femeninos no es necesariamente en provecho de las primeras, por el hecho de los conflictos entre el hijo y su padrastro o madrastra. A pesar de la mejora del nivel de vida producido por la recomposición, los conflictos pueden parecer más patógenos, lo que refleja, del mismo modo, las problemáticas del vínculo. Así, las familias monoparentales pueden ser menos «nocivas» que las familias «intactas» o recompuestas, en función de sus características de apego y de sus escasos conflictos. Sin entrar en el divorcio, un gran número de investigaciones (véase en Rodgers, 1996) señalan los efectos nocivos de la discordia parental en la adaptación psicosocial del adolescente. Las implicaciones preventivas serían, por tanto, que en las familias «en riesgo», más que dar dinero o aportar conocimiento, trabajar para mejorar las relaciones.

El aprendizaje social del peligro

El aprendizaje social puede estar formado por dos mecanismos principales: la imitación y la consolidación. Existe una literatura importante sobre la transmisión intergeneracional del uso de sustancias psicoactivas, de la delincuencia, del maltrato, del accidente, etc. Ilustraremos aquí únicamente el ejemplo de conducción peligrosa.

4) La imitación del comportamiento o el modelado social

La imitación en el contexto familiar

Tomemos por ejemplo la conducción automovilística. Durante 18 años, el niño está expuesto a modelos parentales de conducta; maternal, normalmente, en ciudad y paternal, en trayectos largos. No puede, activamente, conducir un vehículo pero durante ese tiempo es un «temible magnetoscopio» de

lo que sus padres hacen al volante; y lo que hacen al volante, su estilo de conducción, refleja valores cognitivos pero también motivacionales, sus actitudes, sus representaciones y sus valores.

Los estudios de correlaciones intergeneracionales sobre el accidente, la infracción y las dificultades de conducción:

- El estudio princeps es aquel de Carlson y Klein en 1970 que mostraba que las infracciones de los hijos estaban correlacionadas con las infracciones del padre y con otro tipo de delitos.
- Recientemente, el estudio de Ferguson et al. (2001) se centra en jóvenes de entre 18 y 21 años en Carolina del Norte y sus padres, cuyo historial se puede seguir durante cinco años.

Se señala una predictividad del historial de accidentes y/o infracciones del joven a partir de la de los padres: los accidentes de los padres son más predictivos de los accidentes de sus hijos que las infracciones de los padres. Asimismo, las infracciones de los padres son más predictivas de las infracciones de los hijos que los accidentes de los padres.

Sin embargo, el estudio de Ferguson no contemplaba la exposición al riesgo y la correlación podía provenir, perfectamente, del hecho de que los hijos que viviesen generalmente en las mismas regiones que sus padres, podrían «compartir» entornos viarios más peligrosos o kilometrajes más importantes; pero esta exposición al riesgo ha quedado comprobada en la investigación canadiense de Wilson (pendiente de publicarse) que, trabajando para la compañía de seguros ICBC en la Colombia Británica, se ha podido beneficiar del mismo tipo de control de datos que nuestros colegas quebequenses de la SAAQ: estas compañías de seguros poseen todos los datos sobre el historial del conductor: permiso, infracciones, accidentes, kilometrajes, etc. Y esta investigación muestra, a la perfección, la correlación entre los accidentes de los padres y los de sus hijos (predicción de los accidentes de los hijos durante cuatro años tras la obtención del permiso a partir de los accidentes de los padres durante los dos años anteriores a su obtención), y más cuando la exposición al riesgo está controlada. Esta última investigación muestra, por consiguiente, que la influencia de los dos padres juntos cuando ambos han tenido accidentes es más fuerte que aquella del padre o de la madre: se trata de una influencia multiplicativa, sinérgica: un pariente «de riesgo débil» es un factor «de resiliencia»; compensa su vulnerabilidad creada por el pariente «de riesgo fuerte». Cuando los dos padres son de riesgo, el hijo tiene carencia de esta influencia protectora.

Antes de hablar de accidentes, se pueden observar unas relaciones estrechas entre padres e hijos cuando se controlan los kilometrajes, el estilo y las dificultades de la conducción, los tipos de errores y descuidos que todos cometemos diariamente al volante, sin que esto necesariamente se traduzca en accidente. El cuestionario de comportamiento del conductor de Manchester sobre los errores, los descuidos y las infracciones (en el código de la circulación, o agresivos) se ha convertido en un instrumento «estándar» de la investigación

en seguridad vial en este ámbito: se observan correlaciones en los errores y las infracciones relativas al código de la circulación entre el binomio padre-hijo, padre-hija, madre-hija pero nunca madre-hijo. En las infracciones de tipo agresivo, se observan correlaciones padre-hija pero no padre-hijo y ninguna correlación con la madre. Estas infracciones de tipo agresivo están más relacionadas con las relaciones afectivas padres-hijos que con el estilo de conducción de los padres.

Por consiguiente, parece que el estilo de conducción de los padres influencia sobre el de los hijos y esta relación parece independiente de los factores de exposición. Esta relación es la más fuerte en los errores e infracciones ordinarias en el código de la circulación. En la agresividad, son más bien los vínculos familiares los que están en duda, lo que confirma nuestra hipótesis señalada anteriormente: son los vínculos los que permiten la contención de la violencia en el hijo.

En lo referente al modelado, se observan efectos diferentes en función del sexo del padre y del sexo del hijo. De hecho, las investigaciones muestran que los chicos están más implicados con su padre y las chicas con su madre. Por ejemplo, la transmisión del modo de uso del alcohol está relacionado con el género: la alcoholización de los padres influye en sus hijos y la alcoholización de las madres en la de sus hijas. Asimismo, los comportamientos de riesgo para la salud de las madres (mala alimentación, ausencia de ejercicio físico, tabaco, etc.) sólo se transmiten a sus hijas, y los del padre a sus hijos. En la perspectiva de la teoría del aprendizaje social, es lógico que el hijo esté más influenciado por el pariente del mismo sexo: una gran similitud de los comportamientos provienen del tiempo de las interacciones; los padres pasan más tiempo con sus hijos y las madres con sus hijas.

No obstante, el aumento de divorcios transforma esta red de transmisión. De hecho, cada vez más los hijos viven solos con la madre, la cual se convierte en un modelo de identificación. Como las mujeres son más prudentes en carretera, ya sea en la parte trasera del coche o de copiloto, esta evolución social es positiva para la seguridad vial.

La imitación en el contexto entre pares: los fenómenos de influencia y de selección

Si la «plataforma familiar» es la fuente principal de influencia, y de lejos, el mecanismo de imitación y de identificación pueden del mismo modo operar a partir de otros agentes, por ejemplo, a partir de la adolescencia, el grupo de pares. A menudo, surge una pregunta en relación a la influencia entre pares: ¿Dónde está la casualidad entre los actos del imitador y aquellos del imitado?

De hecho, la influencia entre pares sobre el uso de sustancias psicoactivas o la delincuencia está más que demostrada. Por ejemplo, en un gran número de estudios (mayoritariamente americanos) se ve la predicción del uso por la asociación y la frecuentación de pares que asumen riesgos o consumidores. Asimismo, los estudios experimentales en laboratorio sobre la toma de decisiones muestran cómo la influencia de pares sobre la toma de riesgo, la preferencia por el riesgo y la toma de decisión arriesgada (que se resume bajo el concepto

de «risky shift») es más alta entre los adolescentes y los jóvenes adultos que entre los adultos (véase en Pruitt, 1971).

Sin embargo, cuando se le atribuye una similitud de comportamiento a la influencia de pares, se olvidan los posibles efectos de los factores de confusión: un error de medición, cuando el comportamiento del par se ha obtenido por el testimonio del sujeto (autojustificaciones, proyecciones posibles...); la manifestación de acontecimientos paralelos sin relación causal entre ellos. Un tercer factor de confusión puede ser ilustrado por la máxima «Dios los cría y ellos se juntan»; ésta nos recuerda que la toma de riesgos, la transgresión o el uso podrí-an ser las causas y no las consecuencias de la selección de pares: cada uno tiende a buscar la compañía de otro que se le parezca, espejos de sí mismo, lo que se puede traducir por el concepto de «proyectado». Nos enfrentamos, por consiguiente, a dos grandes hipótesis:

- La de la influencia; las similitudes entre las muestras de comportamientos de un sujeto y aquellos de su entorno son, a menudo, interpretadas en términos de influencia social de la familia y de los amigos sobre un comportamiento individual (las teorías del aprendizaje social de Bandura, el modelado y el control social): el individuo modela su comportamiento sobre aquel del otro, sobre todo aquellos que viven cerca suyo, con el fin de estar en conformidad con las normas de grupo (Bandura, 1986).
- La de la selección o del «proyectado»; la otra hipótesis se fundamenta en la idea de que las similitudes son el resultado de un proceso de selección: el individuo compuso su red social con individuos cuyos estilos de vida y comportamientos son semejantes a los suyos. Es el principio de proximidad: las similitudes son el resultado de una atracción hacia los que se le parecen (psíquica y psicológicamente), así la edad, el origen étnico o la educación influyen en la composición de un barrio.

Un grupo se forma alrededor de un foco: el alcohol, el cannabis, una actividad deportiva de riesgo, los «rodeos» en coche, etc. puede ser uno de los focos: así, un individuo que bebe mucho tendrá tendencia a elegir amigos que beban mucho o frecuentará lugares donde se beba mucho. Los vínculos afectivos creados de esta manera reforzarán la necesidad y la motivación para beber.

La hipótesis de la selección es particularmente fuerte en la adolescencia (socialización en bandas) pero se produce también entre los adultos (por ejemplo, el efecto de selección es fuerte por la similitud de los cónyuges). Para desempatar los dos efectos, la influencia y la selección, hace falta realizar estudios longitudinales y no solamente transversales: para ciertos comportamientos, el efecto de la selección podría ser más fuerte (véase Collins et al. 2006), mientras que a menudo se tiene tendencia a concebir las relaciones entre el grupo y el individuo como una relación lineal, de un único sentido. En una óptica perspectiva, cabe insistir sobre este efecto de selección ya que se pone el dedo sobre la responsabilidad del sujeto, sobre el tipo de entorno que éste crea alrededor de él.

5) *La consolidación del comportamiento o el estilo educativo de los padres*

¿Sobre qué nos informan las investigaciones acerca de las influencias del estilo educativo parental? Como ya sabemos, entre el Charbybde del autoritarismo («haz lo que digo») y el Scylla de laxismo («haz lo que quieras»), las investigaciones llevadas a cabo en la estela de la conceptualización de Baumrind nos muestran que, como el budismo, la «vía del medio» era con diferencia la más protectora, es decir, la autoridad negociada («he aquí porque pienso que deberías respetar tal regla»), ya sea de la salud, de la seguridad, de la escolaridad o de la adaptación social del adolescente. En este sentido, el comportamiento parental en relación a la conducción automovilística no difiere del comportamiento parental en relación a otros comportamientos de adolescentes (drogas o sexo): los padres ponen las reglas pero éstas no son siempre tomadas como reglas por los adolescentes. Una serie de razones pueden contribuir a esto: los adolescentes no comprenden las reglas, las encuentran absurdas, dicen que sus padres, sus amigos u otros adultos no las respetan, etc. A fin de que la implicación de los padres proteja mejor a los adolescentes, hace falta que haya una mejor comunicación en relación al contenido, al modo de transmisión y a las consecuencias de violación de las reglas.

¿Implicaciones para la prevención?

Si tomamos como ejemplo los comportamientos en carretera, nos queda profundizar en la cuestión de los mecanismos:

- Cuando se trata de una transmisión genética de características tales como la búsqueda de sensaciones o la resistencia a los efectos de la sensación, nuestro margen de maniobra es, de momento, limitado.
- Por el contrario, cuando se trata de un proceso de aprendizaje, de modelado del comportamiento del joven sobre el del padre, podemos intentar orientar la transmisión: el acceso gradual a la conducción bajo la responsabilidad de los padres; se les confiere un rol más importante en la supervisión del comportamiento vial del joven.

En cualquier caso, el modelo que los padres dan a su hijo durante 18 años es de suma importancia. En el marco de las innovaciones legislativas recientes (conducción acompañada, permiso probatorio en Grancia, acceso gradual en EEUU), la cuestión de las influencias familiares cobra una creciente importancia y la conducción acompañada podría ser considerada como una «segunda oportunidad» otorgada al padre con el fin de que le ofrezca un modelado más positivo y libre de «haz lo que digo, noagas lo que yo hago».

Bibliografía

- AINSWORTH, M.D. y BLEHAR, M.C. (1978). *Patterns of attachment: a psychological study of the strange situation*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- AMATO, P.R. y KEITH, B. (1991). «Parental divorce and the well-being of children: a meta-analysis». *Psychological Bulletin*, 110 (1), 26-46.

- ASSAILLY, J.P. (1994). «The psychogenetic approach to risk». En: MUNIER, B. y MACHINA, M.J. (eds.). *Models and experiments in risk and rationality*. Nueva York: Kluwer Press, 3-16
- (1997). *Les jeunes et le risque*. París: Vigot.
- (2001). *La mortalité des jeunes*. París: PUF, Que sais je?
- (2006). «Perception et acceptation du risque routier: déterminismes sociaux et psychologiques». En: KOUABENAN, R. et al. (eds.). *Psychologie du risque: identifier, évaluer et prévenir les risques*. Bruselas: De Boeck, 185-200.
- (2007a). *Jeunes en danger. Les familles face aux conduites à risque*. Imago.
- (2007b). «Alcool, adolescence et accidents». En: HUERRE, P. y MARTY, F. (eds.). *Alcool et Adolescence*. París: Albin Michel, 163-178.
- (2007). *Jeunes en danger. Les familles face aux conduites à risque*, Imago.
- (2009). «Conduites addictives et sécurité routière». En: REYNAUD, P. (ed.). *Traité d'addictologie*, 20 p. Médecine Sciences, Flammarion.
- BANDURA, A. (1986). *Social foundations of thought and actions: a social cognitive theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- CARLSON, W.L. y KLEIN, D. (1970). «Familiar vs. institutional socialization of the young traffic offender». *Journal of Safety Research*, 2, 13-25.
- COLLINS W.A. y STEINBERG, L. (2006). «Adolescent development in interpersonal context». En: DAMON, W.; LERNER, R. (eds.) y EISENBERG, N. (vol. ed.). *Social, emotional, and personality development. Handbook of child psychology*. Nueva York: Wiley, 1003-1067.
- FERGUSON, S.A. y LEAF, W.A. (2001). «Differences in young driver crash involvement in states with varying licensure practices». *Accident Analysis and Prevention* 28, 171-180.
- FULLER, R. (2005). «Towards a general theory of driver behaviour». *Accident Analysis and Prevention*, 37, 461-472.
- (2008a). «What drives the driver? Surface tensions and hidden consensus». *Keynote at the 4th International Conference on Traffic and Transport Psychology*. Washington, DC, 31 agosto/4 septiembre.
- FULLER, R. y MCHUGH, C. (2008 b). «Task difficulty and risk in the determination of driver behaviour». *Revue européenne de psychologie appliquée*, 58, 13-21.
- HETHERINGTON, E.M. y BRIDGES, M. (1998). «What matter? What does not? Five perspectives on the association between marital transitions and children's adjustment». *American Psychologist*, 53 (2), 167-184.
- PRUITT, D.G. (1971). «Choice shifts in group discussion: an introductory review». *Journal of Personality and Social Psychology*, 20, 339-360.
- RODGERS, B. (1996). «Social and psychological wellbeing of children from divorced families: Australian research findings». *Australian Psychologist*, 31 (3), 174-182.
- SCHUCKIT, M.A. (1998). «Biological, physiological and environmental predictors of the alcoholism risk: a longitudinal study». *Journal of Studies on Alcohol*, 59, 485-494.
- SIEGRIST, S. (ed.). (1999). *Driver training, testing and licensing —towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic. Résultats du projet de l'Union Européenne GADGET, work package 3: Bfu-Report 40*. Schweizerische Beratungstelle Fuer Unfallverhuetung, Berna.
- ZUCKERMAN, M. y KULMAN, D.M. (2000). «Personality and risk taking: common biosocial factors». *Journal of Personality*, 68 (6), 999-1029.