

LA CONDUCTA SOCIAL EN EL TRÁFICO.

Fundamentos para la intervención



11



C u a d e r n o s

d e R e f l e x i ó n

Attitudes

LA CONDUCTA SOCIAL EN EL TRÁFICO:
FUNDAMENTOS PARA LA INTERVENCIÓN

Francisco Alonso
Cristina Esteban
Constanza Calatayud
Juan Carlos Pastor
Beatriz Alamar
José Eugenio Medina

Con la colaboración de INTRAS

© 2007 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2007 los autores: Francisco Alonso, Cristina Esteban,
Constanza Calatayud, Juan Carlos Pastor, Beatriz Alamar
y José Eugenio Medina

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de
Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

1ª edición: octubre 2007

ISBN: 978-84-96323-25-4

Depósito Legal: B.

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de
este libro, ni su transmisión por cualquier forma
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la
protección del medio ambiente y la promoción
de la educación vial.

ÍNDICE

[1]	Introducción	7
[1.1	Una reflexión para un nuevo viaje	8
[1.2	El sexto paso en un largo camino	13
[1.3	Dar el paso de realizar un estudio documental: objetivos	20
[2]	¿Qué es una conducta prosocial?	29
[2.1	Conducta prosocial y solidaridad	34
[2.2	Conducta prosocial y altruismo	36
[2.3	Conducta prosocial y valores	38
[3]	Determinantes del comportamiento prosocial	43
[3.1	Perspectiva biológica	50
[3.2	Perspectiva socio-cultural	54
[3.3	Perspectiva del aprendizaje	57
[3.4	Perspectiva cognitiva	63
[4]	Personalidad y conducción prosocial	67
[4.1	Teorías de la personalidad	70
[4.2	Variables de personalidad y conducción prosocial	78
[5]	Evaluación del comportamiento prosocial	83
[5.1	Cuestionarios	86
[5.2	Evaluación conductual	87
[6]	Explicaciones teóricas de la conducta prosocial	89
[6.1	¿Cuándo ayudamos?: la intervención del espectador	91
[6.2	¿A quién ayudamos?	95
[6.3	¿Por qué ayudamos?: teorías e hipótesis explicativas	99
[7]	La antítesis de la conducta prosocial: la conducta antisocial	107
[7.1	Trastornos de personalidad y conducción antisocial	110
[7.2	Perfiles de conductor antisocial	118
[7.3	Conducción antisocial y comportamiento antisocial	126
[7.4	El estilo de conducción	130
[7.5	Reacciones emocionales y conducción	132
[7.6	La agresión en la conducción	134
[8]	Competencia social y conducción	139
[8.1	Las habilidades necesarias para la conducción	140
8.1.1	Las habilidades sociales	141
8.1.2	Las habilidades de afrontamiento del estrés	146
8.1.3	Habilidades de autocontrol emocional	149
8.1.4	Las actitudes y valores sociales	154

8.2	Prevención y rehabilitación de la conducción antisocial	156
8.2.1	La selección negativa: el control policial	157
8.2.2	La selección positiva: los programas formativos de educación vial	162
8.2.3	La modificación de la conducta antisocial: los programas reeducativos	166
8.2.4	El caso de Japón	169
8.3	El desarrollo social y la seguridad vial	173
8.3.1	El entrenamiento de la conducta prosocial	177
8.3.2	El entrenamiento de la empatía variable moduladora de la conducta prosocial	181
8.3.3	El entrenamiento de la empatía	183
9	Conclusiones	187
10	Bibliografía	199

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Una reflexión para un nuevo viaje

Quien siga estos textos recordará, que el año pasado, en la introducción de los Cuadernos de Reflexión sobre emociones y conducción, citamos una nota de Bruce Springsteen de uno de sus discos relativa al heroísmo cotidiano que representa la lucha de amigos y familia por llevar una vida decente y productiva. La razón de la existencia de dicha cita era que pensábamos que reflejaba de forma clara los sentimientos que guían sus canciones y en extensión del camino que trata y tratamos de seguir muchos de nosotros.

Y puede que esa referencia no fuera casual, sino que de alguna forma, sin plena consciencia de ello, estábamos trazando el camino a seguir.

En efecto, si profundizamos en el texto de dicha cita podremos encontrar algo más, el ensalzamiento de un tipo de comportamiento basado en la decencia, la bondad y la buena voluntad. Un patrón de comportamiento que tiene en cuenta a los demás y que deja traslucir la importancia de cómo nuestros actos afectan a los demás. Ni que decir tiene que en ello se incluyen motivos como la necesidad de identificarse, de compartir este patrón de comportamiento con "otros".

Pero esta posición no tiene sentido sin la existencia de un opuesto. O más concretamente, este empeño cobra más importancia si tenemos en cuenta que muchos de nuestros comportamientos no se adecuan en algunas o muchas ocasiones al perfil que estamos defendiendo.

Así que queda desvelado que este año nos trasladamos desde el discurso de las emociones a la habitación de al lado. Y entraremos de lleno a valorar los discursos que tienen como punto de partida la existencia del "bien" y del "mal", de conductas "buenas" y "malas" y como consecuencia la posibilidad de calificar a las personas como "buenas" o "malas" y si nos apuran predicar lo mismo de las sociedades según como son (que normalmente coincide con lo que fomentan).

Pero ¿no es este punto de partida en cierto grado excesivamente determinista y maniqueísta? ¿Quién determina que una conducta es buena o mala?

Y si partimos de que el comportamiento de una persona se compone por el conjunto de sus conductas ¿Cómo podemos calificar a una persona como buena o como mala?

Aunque hay un principio del que partir en nuestro análisis:

Nadie es radical e irrevocablemente bueno o malo

Además, dado que la conducta de una persona se compone del conjunto de conductas, podemos agrupar éstas en la manifiesta de los distintos ámbitos, así que podemos hablar del ámbito general y de ámbitos específicos. Indudablemente un ámbito de especial interés para nosotros será el del tráfico y la seguridad vial.

Pero, ¿realmente podemos estudiar el comportamiento de las personas en el ámbito del tráfico sin tener en cuenta su comportamiento en el ámbito general? La respuesta, se puede inferir del diseño de nuestras investigaciones, y obviamente es negativa. De tal forma que podremos hablar y hablaremos a lo largo de nuestros libros de dos ámbitos: el ámbito vital y el ámbito vial. Si nos centráramos en el ámbito del tráfico nos sentiríamos seguros al afirmar que existen “malas” conductas en el tráfico. Así podemos definir como conductas “malas” en el tráfico todas las conductas que ponen en peligro a algún otro usuario de la vía o a uno mismo.

Con la misma rotundidad podemos afirmar que existen personas que desarrollan mayoritariamente dichas conductas y que son “malos” conductores o, mejor dicho, conductores “malos”.

“Algunas personas sonríen al rebasar el límite de velocidad

Atemorizan a los peatones durante un minuto

Anulan el progreso cuando conducen por la hierba

Dejando apenas espacio para pasar

El dominguero nunca aprobó un examen

Oh sí, érase una vez en el Oeste”

Dire Straits, Once upon a time in the west

Quizás sea cierto que el esfuerzo que supone realizar “buenas” conductas en el tráfico sea igual que el de realizar “malas” conductas.

“Se necesita energía agresiva para mover nuestros músculos, andar, comer, competir en los deportes, amar, trabajar. O podemos emplearla para torturar, matar, destruir. Se necesita la misma energía para besar que para morder, para acariciar que para arañar, para dar un paso o para dar un puntapié”

Lawrence J. Friednam

Pero no es lo mismo si atendemos a los beneficios asociados a cada uno de estos tipos de conducta. Y aún lo es menos si pensamos en el plano, que ya algunas veces hemos apuntado, de que determinadas conductas negativas son a menudo reforzadas socialmente.

“Corren buenos tiempos

Para la bandada

De los que se amoldan a todo

Con tal de que no les falte de nada”

Joan Manuel Serrat, Buenos tiempos

O al menos la diferencialidad de realizar conductas “buenas” y en definitiva de “ser buenas personas” no es considerada socialmente.

“Hoy resulta que es lo mismo

Ser derecho que traidor

Ignorante, sabio, chorro

Generoso estafador

Y todo es igual

nada es mejor

Lo mismo un burro

que un gran profesor

No hay aplazaos

ni escalafón

Los inmorales nos han igualao”

Enrique Santos Discépolo, Cambalache

Como diría el crítico Rafael Flores *“que cambalache, hoy a la moral la dan por moneditas”*.

Llegado este punto alguien podría pensar que volvemos a la norma, a la ley a la que en alguna anterior edición nos asomamos de forma central. Y lo cierto es que quien haga dicha interpretación se equivoca ya que los tipos de comportamiento que tratamos de investigar están por encima de lo que determina la norma, al menos en su aspecto más formal.

En realidad este año estamos más orientados hacia el estudio de lo “prosocial” frente a lo “antisocial”. Es decir hacia aquellas conductas que favorecen la ayuda entre las personas frente a aquellas que no son de ayuda que llegan a atentar contra las mismas y por ende contra la sociedad en general.

Si respondiéramos a la pregunta ¿Qué tipo de conductas se dan más en el ámbito del tráfico las prosociales o las antisociales?, dado lo que observamos todos los días en nuestras calles y carreteras, estaríamos tentados a concluir que las antisociales.

Pero la respuesta a esta pregunta, al igual que otras que nos vamos a hacer no es sencilla. Al menos para nosotros desde un punto de vista científico. Tampoco tiene una respuesta unívoca por parte de la población. De hecho saber que determinantes pueden explicar una u otra respuesta por parte de distintos sujetos ya es en si mismo un dato tan curioso como útil desde un punto de vista práctico.

Además, muchas respuestas estarían determinadas por las circunstancias. Así, al igual que ocurría en el tema de las emociones, donde la variable situacional y por lo tanto momentánea era importante, en el tema de la conducta prosocial puede haber una influencia de los determinantes situacionales así como de la experiencia vital.

“Ahora la dureza de este mundo

Lentamente tritura los sueños

Haciendo de nuestras promesas

La broma de unos tontos

Y lo que antes parecía blanco y negro

Ahora adquiere tonos grises

Nos perdimos en nuestro trabajo

Nuestras facturas y nuestro trabajo

Y es todo un viaje

Sin mucho resguardo

Cuando no tienes a nadie al lado

Mi hermano de sangre”

Bruce Springsteen, Blood Brothers

Muchas de las conductas por las que calificamos a las personas como prosociales (participación en ONGs, donación de sangre, etc) tratan de modificar una realidad que afecta a los demás o al conjunto de la población. En definitiva tratan de “cambiar” el mundo.

Pero es curioso que precisamente la prosocialidad esté basada en una decisión interior que requiere, sin lugar a dudas, de un control personal dirigido a un cambio direccional de la naturaleza del ser humano.

“No puedo cambiar el mundo

Pero puedo cambiar el mundo en mí”

U2, Rerajice

En este sentido es interesante acercarse a una cita sobre el disco Octubre de la cita que hemos utilizado de U2 realizada por McCormick en Hot Press: *“Es un elepé cristiano que evita el pedante puritanismo asociado con la mayor parte del rock cristiano, elude el viejo mundo, el fascismo emocional de la religión organizada (...). Es una suerte que los principales temas espirituales traten de lo que puede relacionarse con un marco de referencia más amplio que el cristianismo; la lucha del hombre por conocer y controlarse a sí mismo y a su propia naturaleza es algo que nos llega a todos de alguna manera”*.

Trabajar en el programa Attitudes es una decisión vital que tiene muchos componentes. Uno de ellos ya comentado en alguna ocasión es la gran libertad para escribir. Es por ello que las reflexiones vitales personales del grupo de trabajo de Attitudes se entremezcla con los datos más rigurosos y científicos.

Nosotros también hemos vivido a algunos antisociales, pero como hemos reflejado en nuestros textos, nuestra única respuesta ha sido la de condenarles a la única pena del olvido de dejarles convivir con ellos mismos. Y finalmente hemos conseguido este grupo cuyas cualidades profesionales son superadas por las personales. Es lo mismo que se dice cuando se refiere a las variables que influyeron en la composición de U2 *“La habilidad musical podía adquirirse, aprenderse. La decencia, inteligencia e integridad, cosas imprescindibles para enfrentarse a los desafíos de este mundo, eran algo que no podías adquirir. Estaban presentes o ausentes, en un rostro, un par de ojos, la línea de la boca de alguien”*

En consonancia con lo dicho, escoger un tema para investigar en el programa Attitudes es una decisión tan vital como la que tomamos en otros ámbitos personales. Está en relación con decisiones previas (la temática de los anteriores estudios) y como en todas las resoluciones importantes no están exentas de riesgo. Recordemos que cuando uno toma una decisión no existe a priori una solución correcta.

Y este año lo hemos vuelto a hacer; hemos asumido riesgo, hemos asumido mucho riesgo. Pero lo hacemos conscientemente, a sabiendas de que las consecuencias negativas del riesgo son sólo personales (para nosotros) y los beneficios son sociales.

“Tú y yo siempre fingiendo

Acabamos por perderlo

Al final lo que no das

El mundo te lo quita”

Bruce Springsteen, Human Touch

Así que no nos queda otro remedio que asumir riesgo para avanzar, porque las temáticas que generalmente hemos tratado, y que tratamos en esta ocasión, han sido poco investigadas y/o poco aplicadas desde el punto de vista de la intervención. Y si no, a los hechos nos remitimos ¿Cuántas medidas y contramedidas van orientadas a fomentar la prosocialidad en el ámbito del tráfico? O, más específicamente, ¿cuántos programas de educación vial se centran en este precepto?

1.2 El sexto paso en un largo camino

Han ido pasando los años y aquí seguimos en el camino, en el largo camino, en el que continuamos dando pequeños pasos. Y en nosotros, el pasado y el bagaje que en él hemos adquirido, y que a través de estas páginas siempre hemos tratado de ofrecer, tiene tanta importancia como el futuro si lo hay.

“Yo soy de ayer. Pero en mí hay algo que es de mañana y de pasado mañana, del porvenir”

F. Nietzsche. Así hablaba Zaratustra

Para quien no estuvo en el comienzo y no ha tenido noticias de ello, y para quien a pesar de haber estado no lo recuerda, nuestro trabajo tuvo como primer objetivo trabajar en una línea de investigación/intervención con el propósito de contribuir de alguna forma a reducir la agresividad en la conducción.

La elección de esta temática estuvo motivada entonces por la preocupación suscitada por la misma tanto en los expertos como en el conjunto de la población española, tal y como se confirmó posteriormente con alguna de las investigaciones.

De las conclusiones de aquella línea de investigación hubo una que destacó por muchos motivos: “...hay que potenciar la Educación y la Formación Vial como estrategia

para mitigar esta problemática específica relacionada tanto con la conducción como con los accidentes derivados de la misma."

Pero también era obvio que la Educación y la Formación vial no solamente debían ser instrumentos para mitigar la agresividad en la conducción, sino que pueden ser también útiles para abordar otros muchos factores relacionados con la accidentalidad vial.

Estábamos ya de pleno y de nuevo introducidos en una nueva preocupación. En este caso, además, hicimos coincidir la presentación de nuestros resultados con la elaboración de algunos materiales de intervención dirigidos a contribuir a mejorar la Educación Vial. Concretamente nos referimos al Programa de Educación Vial para el grupo de niños de 2º y 3º de Primaria. Un material rico en recursos y fundamento que ha tenido una excelente aceptación social a tenor de su demanda. Estos materiales, además, sirvieron de base para reformular el Programa que se venía aplicando en la Escuela Infantil de Educación Vial de Attitudes.

Lo cierto, es que son tantas y tan importantes las personas que nos han felicitado (que nos siguen felicitando años después) por estos materiales, que no quisiéramos desde aquí dejar de agradecerles las motivadoras palabras que nos han dirigido. Nuestro mayor refuerzo está y ha estado en la utilización que de estos materiales han hecho tantos y tantos profesionales como ellos al aplicarlos en el "mundo real".

Pero, como el objetivo conjunto de las instituciones implicadas era tan ambicioso, como difícil de conseguir, no podíamos detenernos en medio camino, era necesario y así nos lo planteamos, continuar. Desafortunadamente, aún nada ha sido suficiente hasta el momento para alcanzar la meta: "que nadie muera o se lesione en la carretera", "que cada vez sean menos los fallecidos y lesionados". Así, (...) con el empeño de buscar la utilidad social en cada uno de los pasos que damos, esa segunda andadura nuevamente, sin darnos apenas cuenta, había marcado la dirección de nuestro tercer empeño, que no ha sido otro que el de abordar la problemática de los accidentes de un grupo de población tan importante como el de los jóvenes. ¿Y por qué los jóvenes? Porque los jóvenes constituyen un grupo ampliamente declarado de alto riesgo, donde se conjuga la juventud con inexperiencia, es y ha de ser, por su inminente o reciente participación en el sistema de tráfico, un grupo objeto clave de la educación y la formación vial. Además, este grupo pese a que su debut en el mundo de tráfico no ha sido lo exitoso que todos hubiésemos querido, son los grandes olvidados desde el punto de vista de la educación, que se limita a edades más tempranas.

Pues bien, las conclusiones de las terceras Jornadas de Reflexión hablan por sí solas. Sin desestimar otras medidas, las “regulaciones legales, jurídicas, penales y sancionadoras”, fueron una reivindicación constante. Así como la necesidad de intensificarlas y endurecerlas.

Paralelamente, la permisividad social ante el quebrantamiento de esas regulaciones, se estableció como una reprobada actitud demasiado común. De esta forma, en nuestras cuartas Jornadas reflexionamos y trabajamos sobre el mecanismo legal en tráfico que abarca a toda la población de usuarios de la vía.

Así, el objetivo de las cuartas Jornadas fue disgregar todos los componentes que conforman el continuo legislación-sanción, desde un punto de vista multidisciplinar, conciliador y ecléctico, a través de la reflexión que surgía de plantearnos cuestiones tales como: ¿Son justas las leyes y regulaciones en el tráfico, es apropiada?, ¿es justa la supervisión y el control para su cumplimiento, es adecuada y pertinente?, ¿hasta qué punto es necesaria y/o mejorable?, ¿es justo que las infracciones de unos provoquen el accidente de otros?, ¿qué lleva al ser humano a respetar y/o transgredir una norma?, ¿son justas las sanciones a las infracciones?, ¿son las sanciones “convencionales” la única alternativa ante la infracción?, ¿es justa la disensión legal y/o práctica infracción/delito de tráfico, tal como está establecida en nuestro país?, ¿es ecuánime la justicia en tráfico?, ¿es justificable ser injusto con una parte para ser justo con la otra?, ¿se puede ser justo con víctimas y culpables? En definitiva tratábamos de responder a la pregunta ¿Hay justicia en el tráfico?

Pero en el ámbito del tráfico, no siempre la última palabra es del usuario de la vía y no siempre su conducta es la esperada, porque a veces su comportamiento no responde a decisiones racionales. Es por ello que limitarnos a las intervenciones derivadas del ciclo legislativo-judicial no es suficiente, tal y como se contempló en las conclusiones de las pasadas jornadas. En ese contexto, las emociones y sus reacciones juegan un importantísimo papel, porque al igual que tienen una influencia determinante en la vida diaria también la pueden tener y la tienen cuando estamos al volante.

En su quinta edición de las Jornadas de Reflexión, Attitudes propuso considerar la relación emoción-conducta en el tráfico con el fin de aportar nuevos datos sobre sus efectos en la seguridad vial, el comportamiento social en el tráfico o las estrategias de comunicación. En definitiva, se trataba de intentar resolver cuestiones que ya nos habíamos preguntado anteriormente como: ¿Son las emociones un factor determinante para la seguridad vial? ¿Cómo afectan los distintos niveles a las diferentes emociones y

sentimientos a la conducción? ¿Cómo podemos controlar las emociones que afectan negativamente a nuestra conducción? ¿Qué podemos hacer para fomentar las emociones positivas que experimentamos y favorecer una conducción más segura? ¿Se pueden educar las emociones? ¿Es ésta una posible vía que intervenga sobre las emociones para contribuir a la reducción de los accidentes de tráfico? Las respuestas a esas preguntas nos dirigieron hacia la “conducción emocional positiva”, un nuevo concepto que nos permitía enfocar la siniestralidad vial en nuestro país desde una perspectiva más innovadora y social. Finalmente, como ya hemos apuntado, este año para sus sextas Jornadas de Reflexión, Attitudes ha escogido la conducta prosocial *versus* la conducta antisocial como objeto de estudio. Dicha elección ha estado motivada, como en años anteriores, por algunas de las principales conclusiones de las jornadas previas, centradas en las emociones en la conducción.

En este sentido, hubo un gran grado de acuerdo, entre los expertos que participaron en las jornadas anteriores, en asumir la principal conclusión de los estudios realizados por Attitudes: Las emociones son un elemento clave desde el punto de vista de la conducción y consecuentemente de la Seguridad Vial.

Además, se constató, que de entre todas las variables estudiadas, es la inteligencia emocional sin duda una de las más relevantes y definitorias del grado de seguridad vial. Dentro de lo que implica la inteligencia emocional destaca la capacidad para conectar con las emociones de los demás, es decir, la empatía.

También se volvió a concluir la necesidad de que se puede y se debe educar también en el ámbito de lo vial desde una perspectiva general (a lo largo de las diferentes etapas y entornos vitales) e integral (dando importancia al papel social). Concretamente, se habló de que las emociones no pueden ser reprimidas, o a veces resulta muy difícil, pero podemos reconducirlas no solamente de forma individual sino especialmente de forma colectiva. De forma diferencial, se destacó la importancia de los medios de comunicación para contribuir a ser conscientes de la necesidad de que nuestras emociones se adecuen al objetivo de la convivencia que supone una conducción respetuosa y segura para todos, dado que no conducimos solos. Es decir, debíamos entender la conducción como actividad compartida y responsable.

Todas estas conclusiones cobraban mayor importancia cuando atendíamos a las actitudes y comportamientos negativos declarados en nuestro estudio “poblacional” por una parte de la población, que si bien son minoritarios, si consideramos el conjunto de la población española de conductores, son especialmente relevantes desde un punto

de vista numérico (y de las consecuencias que para todos tienen sus conductas). Este grupo de sujetos de máximo riesgo no son “nuevos invitados”, al contrario, aparecen de forma constante en todos nuestros estudios. Así, además de encontramos con personas con un nivel de inteligencia emocional bajo nos encontramos con un grupo de la población que es especialmente agresiva en la conducción, que no cumple las normas, etc. Estamos convencidos de que este grupo se presenta como poco permeable a los mensajes de seguridad y en ocasiones reforzado por un entorno social permisivo a sus conductas.

Sin lugar a dudas, estábamos adentrándonos de lleno en la conducción prosocial, habrá conceptos como la empatía que pertenecen (y así lo hemos trabajado) al ámbito de las emociones que también pertenecen por derecho propio al ámbito de la prosocialidad.

Pero llegado a este punto, el ávido lector se habrá dado cuenta que en esta ocasión no solamente nos basamos en las conclusiones de nuestras últimas jornadas para realizar dicha elección. Que la temática que tratamos de abordar este año está íntimamente relacionado con todas las que tratamos anteriormente. En efecto, las conclusiones derivadas de jornadas tales como la agresividad en la conducción, la formación y la educación vial, los jóvenes en la conducción o el ciclo legislativo judicial, están relacionados directamente con el tema escogido este año.

Consecuentemente, tal y como mencionábamos al principio, este año se pretende trabajar el continuo que representa la conducta prosocial y la conducta antisocial. Concretamente investigaremos cuestiones tales como: ¿Qué tipo de conductas son prosociales o antisociales? ¿Cuáles son las raíces en las mismas? ¿Cuál es el peso de los distintos determinantes? ¿Son las personas prosociales en general prosociales en el tráfico? ¿Y los antisociales? ¿Está socialmente reforzada la prosocialidad en el ámbito del tráfico? ¿Cómo podemos potenciar las conductas prosociales entre nuestros conductores? ¿Cómo podemos intervenir sobre los conductores antisociales?

Bueno, como siempre nos planteamos muchas preguntas (las citadas en el anterior párrafo a grandes rasgos y otras más específicas) y de difícil respuesta. Pero, buscaremos las respuestas y trataremos de alcanzar nuestras metas en aras de un objetivo: mejorar la seguridad vial y, consecuentemente, la calidad de vida de nuestra sociedad.

En resumen, que este camino lo iniciamos hablando de un **factor de riesgo** en el ámbito de la conducción al que se le había prestado poca atención en nuestro país como es la **agresividad** en la conducción, y que todavía hoy está en plena

efervescencia; continuamos estudiando la **estrategia** por excelencia más eficaz para acabar con una problemática tan importante como es la de los accidentes de tráfico, la estrategia preventiva desde **la educación y la formación**, que nos llevó a estudiar al grupo de riesgo de los conductores **jóvenes**, uno de los que mayor riesgo suponen en el tráfico por la accidentalidad que representa, cualquiera que sea el indicador que utilicemos. La consideración de este grupo de riesgo nos hizo centrarnos en la **problemática de la normativa, la supervisión policial, sanción y justicia** como elemento influyente que consideramos es a la vez principio y final de todo lo anteriormente trabajado. Pero dado que nos faltaba algo para entender el comportamiento que muchas veces no responde a parámetros de racionalidad, justo era intentar averiguar un poco más acerca del principal protagonista y/o responsable de ese comportamiento al manejar un vehículo, el ser humano y cómo las emociones influyen en su conducción y consecuentemente qué relación y efecto tienen éstas con todos los temas anteriormente estudiados. Y ahora, el paso complementario al anterior, el de **la conducta prosocial y antisocial**.

Al fin y al cabo, este siempre ha sido el objetivo de Attitudes, que como "programa social de Audi" no ha querido más que tener de forma constante una conducta prosocial, contribuyendo de este modo en la medida de sus posibilidades a generar un nuevo clima de convivencia y solidaridad.

Y para este sexto cometido, como no podría ser de otra forma, hemos querido mantener el modelo y estructura que tan buenos resultados ofrecieron los años previos.

a) El aumento y sistematización del conocimiento como punto de partida.

En otras palabras, el eje central del modelo se basa en partir de un aumento de nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido. La premisa, de nuevo, es el convencimiento, tantas veces demostrado por la ciencia, de que la investigación es la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o auto-impuestas, de las herramientas necesarias que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

No es arbitrario entonces que la primera acción haya sido la elaboración de un análisis de los hallazgos e ideas que, desde la investigación más empírica y experimental, así como desde su interpretación más teórica, nos permita crear un marco conceptual. Sin olvidar el último objetivo, desde el conocimiento pasar a la acción. Al tratar la conducta prosocial y antisocial en la conducción, lo hacemos desde una perspectiva práctica. Es decir, se trata de tener tanto una base para actuar, como de tener una base desde la

que juzgar lo que se ha realizado hasta el momento. Por este motivo, a lo largo del análisis no se pierde ni un solo momento las implicaciones que para la intervención tiene cada uno de los aspectos, factores, datos y partes del proceso estudiado. Aunque en el caso de esta temática, al igual que nos ocurría el año pasado, dadas las limitaciones de la investigación (provocada por la ya mencionada escasa investigación atingente y por la falta de determinados tipos de intervención) volvamos a tener que realizar un ejercicio importante de inferencia.

b) El análisis de la opinión de los protagonistas.

El análisis de la investigación, que dentro de nuestra jerga conocemos como “estudio documental”, comparte protagonismo con otro proyecto iniciado de forma paralela que ha consistido en un estudio de opinión de la población española (realizada evidentemente a través de una muestra representativa de la misma).

Este estudio se justifica, de nuevo, en la propia realidad. La premisa en este caso: *“el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial, es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven a una reducción en las consecuencias negativas del tráfico”; sin embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer cómo la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante*. En este sentido, era necesario complementar nuestro trabajo con un análisis de lo que opina y de cómo actúa la población española en lo que se refiere a conductas prosociales y antisociales, específicamente en el ámbito vial.

c) Las propuestas para la acción.

En último término y como actividad complementaria, también de nuevo se contempla la realización de unas Jornadas de Reflexión “6ª Jornadas de Reflexión Attitudes: La conducta en el tráfico ¿prosocial o antisocial?” a través de unos *focus-group* (grupos de discusión) que, con la reflexión de expertos y responsables en las materias y campos de actuación que confluyen en esta problemática, funcionen como el hervidero de ideas y reflexiones, que deben preceder a toda acción para teñirla de la prudencia necesaria.

Quisiéramos reiterar de nuevo este año, aprovechando estas páginas nuestro agradecimiento por la participación siempre tan positiva y desinteresada de todos estos expertos, venidos de tantos lugares, que han contribuido de forma tan rotunda a aumentar la calidad y eficacia de nuestras acciones.

Hoy podemos decir, después de estos años que algunas de estas personas son tan Attitudes como cualquiera de los que estamos en el día a día de este programa social.

En realidad este programa de Attitudes ha traspasado no solamente fronteras físicas sino emocionales y nos ha unido a algunos con una fortaleza inquebrantable. Algunos saben bien lo que decimos y creo que lo expresan mejor con sus palabras.

Con estas jornadas seguimos pretendiendo impulsar la asociación investigación-intervención, que desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita avanzar más y más rápido en el sentido deseado.

1.3 Dar el paso de realizar un estudio documental: objetivos

Es evidente que el ser humano constituye el agente principal del sistema de tráfico. Sin embargo, pese a los esfuerzos por mejorar la seguridad de tráfico, no siempre ha sido tenido suficientemente en cuenta en el desarrollo de programas o políticas de seguridad vial. Por esta razón, y con el objeto de ofrecer un marco apropiado que sirva de punto de partida para este conjunto de reflexiones, nos gustaría comenzar recordando algunos principios generales que explican la conducta humana:

- Las personas, sólo entendemos, conservamos y utilizamos una pequeña fracción de la información “objetiva” que oímos o leemos. Generalmente sólo utilizamos “la idea esencial”, no los detalles, ni la verdadera información sumamente relevante proporcionada por ellos (Reyna, 2004).
- Las personas no somos entidades pasivas, que reciben información. Más bien somos activos, buscamos significados, procesamos información, elaboramos impresiones, somos seres motivados emocionalmente (Bandura, 1986; Jones et al., 1972; Shibusaki, 1966).
- Muchos comportamientos ocurren como respuesta al ambiente inmediato (tanto físico como social) en el que nos encontramos en un determinado momento (Ajzen y Fishbein, 1980; Etzioni, 1972; Stokols y Altman, 1987).
- La mayoría de nosotros estamos muy influenciados por el comportamiento de los demás en casi todas las cosas, aunque no de forma tan mecánica que hagamos simplemente lo que nos pidan o digan que hagamos: los procesos de influencia social son mucho más complejos (Bandura, 1986, 1989).

- Parte sustancial de las acciones humanas son hábitos automáticos, no se basan en decisiones conscientes sobre las conductas que debemos ejecutar en cada momento (Ajzen, 1991).
- Los humanos vivimos en grupos, tanto grandes como pequeños, cuyos valores y normas informales, no escritas, influyen en el pensamiento y en los comportamientos de sus miembros (Norenzayan y Nisbett, 2000; Triandis, 1994).
- Los humanos somos seres vivos, por lo que muchos de nuestros comportamientos están influenciados en algún grado por factores biológicos, como por ejemplo el estado físico o la edad; en su mayor parte, estos factores biológicos no pueden ser alterados, aunque sí reconocidos y, al menos en algunos casos, adaptados (Pinel, 2007).

La mayor parte de programas y políticas de intervención son implantados por las instituciones y organizaciones sociales y no por individuos particulares. Sin embargo, comprender cómo funciona ese individuo particular resulta de vital importancia para que tales programas y políticas sean efectivos (Kreitner y Kinicki 2004). Si el individuo no constituye un objetivo de la intervención, el fin último no se alcanza: no se previenen los accidentes de tráfico. En definitiva, si no se tiene en cuenta que somos seres limitados en la captación de información, que buena parte de nuestras reacciones se encuentran automatizadas; que somos seres emocionales, sujetos a una carga biológica pero influenciados por el ambiente en el que nos encontramos en un momento determinado, por el comportamiento y en ocasiones la presión de los demás, entonces los esfuerzos son baldíos y no se salvan vidas.

Muchos programas intentan cambiar la conducta humana para hacer los trayectos más seguros: ponerse de forma consistente el cinturón de seguridad, conducir a una velocidad adecuada, evitar distracciones, no conducir bajo la influencia del alcohol o de las drogas o en determinadas condiciones que puedan mermar nuestro rendimiento al volante... Pero todos estos intentos de cambio se basan en nociones excesivamente simplistas de los determinantes de la conducta humana y, en consecuencia, muchos de estos esfuerzos fracasan.

En algunos casos, el diseño conceptual de los programas se basa en una comprensión incorrecta o inadecuada del comportamiento humano. En otros casos, programas o políticas con una base conceptual sólida, se ejecutan de forma errónea porque el diseñador o los profesionales no comprenden los principios fundamentales del funcionamiento de las organizaciones, instituciones y sistemas sociales.

La justificación de atender de nuevo a la naturaleza fundamental del conductor -y decimos de nuevo porque en la trayectoria de Attitudes ha sido recurrente el hacerlo-, se debe a nuestra convicción de que sólo el conocimiento del individuo como usuario de la vía y como ser humano, nos permite comprender qué determina su conducta tanto en el tráfico como en otros ámbitos vitales. No obstante, tampoco olvidamos nuestra naturaleza social: el objetivo de nuestro estudio lo constituye el individuo, sí, pero en interacción con otros seres humanos dentro de un determinado espacio social.

El comportamiento seguro en el tráfico se sustenta en distintas capacidades adquiridas a través de diferentes procesos de aprendizaje, tanto implícitos como explícitos. Nuestros desplazamientos dependen directamente de nuestras capacidades sensoriales y motrices y habilidades cognitivas, pero estas variables no agotan todas nuestras reacciones al volante: compartir un espacio vital también hace que intervengan otros factores de índole social y afectiva.

El ser humano es social por naturaleza, y necesita a los demás, desde el principio hasta el final de su vida. Formamos parte de un grupo y esta dimensión grupal es necesaria para nuestro pleno desarrollo y adecuado funcionamiento. Por ese motivo, cualquier programa formativo, incluyendo los de educación vial, debiera tener presente no sólo el comportamiento individual, sino también la relación con los demás y las dinámicas de interacción social. Cualquier iniciativa en este ámbito debiera orientarse a la formación de hábitos que hagan posible la vida en sociedad, potenciando sus ventajas, reduciendo sus inconvenientes, colaborando así al bienestar social y al progreso colectivo.

El estudio de los fenómenos sociales, constituye un área importante de investigación dentro de la psicología moderna. Las investigaciones realizadas en este ámbito tratan de identificar los factores que influyen en las relaciones interpersonales y que ayudan a comprender los procesos de interacción social. La conducción de vehículos constituye una forma de actividad humana en la que este componente social resulta más que evidente. El tráfico, como muchas otras actividades, se basa en un sistema de normas que regulan el funcionamiento social. El cumplimiento de estas normas no sólo es necesario para la seguridad, sino que también promueve el intercambio y la cooperación, contribuye a la cohesión social y garantiza la convivencia. Comprender las relaciones interpersonales y los procesos de interacción humana en general, y en particular las ideas, sentimientos y motivaciones subyacentes al comportamiento del conductor en las situaciones de tráfico, puede ayudar a mejorar su relación con las normas y con las demás personas, contribuyendo de forma decisiva a la seguridad vial.

Los aspectos motivacionales, sociales y afectivos constituyen un eslabón intermedio entre el conocimiento y el comportamiento. Sin embargo, insistiendo en nuestra reflexión inicial, en el ámbito del tráfico y la seguridad vial no suelen ser tenidos en cuenta. En el último de nuestros Cuadernos de Reflexión abordamos el tema de las emociones en la conducción en el marco de un conjunto de cuestiones relacionadas con la afectividad humana. En esta ocasión, y a modo de complemento de este conjunto de reflexiones, nos ocuparemos de dos patrones de conducta social, que en cierto modo podrían considerarse como los extremos de un mismo continuo: la “conducta prosocial” y la “conducta antisocial” del conductor.

Si partimos de la premisa de que las conductas prosociales y las conductas antisociales pueden ser inherentes a toda actividad, podríamos plantearnos las siguientes preguntas: ¿Qué es lo que hace que nos comportemos de un modo u otro? ¿Hasta qué punto son importantes los factores hereditarios y hasta qué punto interviene el aprendizaje? Más allá de las diferencias individuales ¿existen diferencias entre las distintas sociedades y culturas, o estos factores no son relevantes? Una opinión muy extendida es que los seres humanos somos esencialmente egoístas en cualquier tipo de interacción, que nuestra meta es maximizar las recompensas y minimizar los costes; es lo que los economistas llaman el “análisis de costes-beneficios”, los filósofos “utilitarismo” y los psicólogos “intercambio social”. Sin embargo, otras líneas de investigación han puesto de manifiesto la influencia de otros factores y motivaciones en las conductas de ayuda y cooperación.

En nuestro quehacer cotidiano solemos participar en múltiples grupos y redes asistenciales, como la familia, la comunidad de vecinos, los compañeros de trabajo, el grupo de amigos o las distintas organizaciones a las que nos afiliamos como complemento de nuestras actividades y de nuestro tiempo libre. Sin embargo, tanto la ayuda que damos como la que recibimos tienden a pasar con harta frecuencia desapercibidas, como parte integrante de nuestros roles de padre, vecino, compañero, profesional, amigo, voluntario, etc. Nuestro objetivo es trasladarnos a un escenario concreto, el ámbito vial, delimitar nuestro comportamiento social como conductores y peatones, y preguntarnos por sus determinantes en general, y por las causas y razones que en un momento dado nos llevan a actuar de forma cooperativa y respetuosa o de un modo irrespetuoso e insolidario.

Las normativas que regulan el tráfico, como La Ley de Seguridad Vial (L.S.V.), y los Reglamentos Generales de Circulación (R.G.C.), Conductores (R.G.C.) y Vehículos (R.G.V.) o la Ley y el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT y

ROTT), incluyen normas que tienen que ver con cosas tan diversas como la utilización de los carriles, el comportamiento en los adelantamientos, las velocidades máximas y mínimas permitidas, las tasas de alcoholemia, los tiempos de conducción y descanso, los lugares prohibidos o peligrosos para la parada y el estacionamiento, las preferencias de paso, o el comportamiento en caso de accidente... En estas y otras muchas circunstancias, el cumplimiento o incumplimiento de las normas afecta claramente al funcionamiento colectivo. Sin embargo, también hay casos en que el comportamiento no está explícitamente regulado por una normativa, y la ayuda recíproca y la cooperación también repercuten en el bienestar común. Es aquí donde tendríamos que preguntarnos qué es lo que hace que una persona piense en el prójimo y esté dispuesta a ayudar o ignore las reglas del juego pensando exclusivamente en sí misma.

¿Por qué hay tantos conductores desconsiderados, egoístas y maleducados? ¿Por qué tanta gente conduce poniendo en peligro nuestra seguridad y violando el derecho que todos tenemos a ser tratados con respeto y amabilidad? Y lo que es más importante, ¿cómo podríamos convencerles de que condujeran con más cuidado y con la debida consideración al bienestar ajeno? ¿Cómo podríamos conseguir que todos, especialmente los conductores noveles, recién llegados, no adquieran desde el principio estos hábitos antisociales de conducción?

La investigación psicológica ha identificado una serie de factores relevantes que parecen estar relacionados con diversas formas de conducta antisocial. Por su parte, la investigación sobre los accidentes de tráfico y la seguridad vial también ha detectado una serie de factores personales que guardan relación con las infracciones de tráfico y la conducción temeraria e imprudente. Coinciden. Ambas líneas de investigación apuntan a los mismos factores.

Esto nos hace pensar que este tipo de variables personales podrían convertirse en el objetivo de programas dirigidos a la prevención y rehabilitación de las formas de conducción antisocial e iniciativas de educación vial que sirvieran para promover el comportamiento prosocial en situaciones de tráfico. Algunas acciones de este tipo ya se han llevado a cabo en otros lugares. Ross y Antonowicz (2004), por ejemplo, han desarrollado un programa que ya se ha aplicado con éxito a más de 40.000 delincuentes y personas con problemas de conducta antisocial en 14 países. Esta y otras experiencias afines sugieren la relevancia de las acciones formativas centradas en el conductor.

Las acciones de esta índole debieran fomentar las capacidades intelectuales, afectivas y morales del conductor, necesarias para garantizar la adquisición y desarrollo de la

competencia prosocial, e incompatibles con la conducta antisocial. Para ello debieran basarse en la utilización de estrategias y técnicas como el entrenamiento en habilidades cognitivas, entrenamientos en habilidades sociales y habilidades emocionales, estrategias de resolución de problemas, pensamiento consecuencial aprendiendo a considerar las consecuencias de la conducta, fomento de la empatía o habilidad para comprender los pensamientos y sentimientos de otras personas, estrategias de auto-control emocional, desarrollo de la capacidad para comprender y apreciar las reglas y obligaciones sociales y educación en valores.

Con este objetivo planteamos el presente Cuaderno de Reflexión *Attitudes*. Hemos delimitado nuestras intenciones y nuestro plan de trabajo. Ahora llega el momento de desarrollarlo. Por el momento trataremos de acotar nuestro ámbito de discusión comenzando con una serie de precisiones terminológicas.

A lo largo de los diferentes apartados que conforman la primera parte de este documento-revisión que hemos denominado “La conducta social en el tráfico: Fundamentos para la intervención”, realizamos un recorrido por el mundo de la competencia social. Dicho recorrido parte de la descripción y análisis del comportamiento prosocial y lo que hemos considerado su antitesis la conducta antisocial en sus aspectos más generales para llegar a analizar el comportamiento social en el contexto vial.

Alguien podría pensar, que si el objetivo clave de nuestro estudio es el citado contexto vial, para qué hace falta que nos refiramos al comportamiento prosocial en general, sus interacciones, determinantes, su evaluación... La respuesta no por obvia deja de ser importante que quede contestada por nuestra parte y atendería a varias cuestiones clave:

La primera tiene que ver con que es imposible entender la conducta prosocial en la conducción sin entender la conducta prosocial en general. El grado de conocimiento del lector de la presente publicación será muy distinta, y la dificultad para entender este aspecto psicológico es mayor en tanto en cuanto uno desconoce más una disciplina científica como la psicología, pero aún en el caso de que su conocimiento inicial sea elevado en el campo de la prosocialidad, las investigaciones y hallazgos han demostrado cómo la influencia sociocultural y situacional es tan importante que puede ir cambiando el discurrir de la historia de una sociedad o momento.

La segunda tiene que ver con que el comportamiento social en general afecta a la conducción. Como ocurre con otras conductas (especialmente aquellas teñidas por tintes emocionales y afectivos) no sólo se plasman en el ámbito del tráfico sino que en ocasiones se derivan de la convivencia propia que se produce en este ámbito. En efecto, puede ser

que el tráfico sea víctima de la prosocialidad o antisocialidad del usuario y que esto tenga su implicación en determinado tipo de accidentes o incidentes, pero no es menos cierto que otros elementos del ámbito generen conductas prosociales en seres que calificamos de "antisociales", y ¿por qué no? conductas antisociales en los seres más prosociales. Porque, "no hay nadie radicalmente bueno ni malo".

La tercera tiene que ver con el hecho de que la esfera más social e interactiva del tráfico no han sido estudiadas con mucha profundidad. Es necesario pues en algunos momentos realizar un ejercicio de inferencia si queremos dibujar un panorama más o menos completo sobre esta cuestión. En su caso, el lector de forma activa puede realizar también este ejercicio siempre desde el conocimiento.

De esta forma, en ese primer acercamiento a la conducta prosocial, comenzaremos definiendo qué es una conducta prosocial y su relación con conductas y valores como la solidaridad y el altruismo.

Posteriormente, vamos a relacionar y describir los determinantes de la conducta prosocial desde el punto de vista biológico, socio-cultural, del aprendizaje y cognitivo, también abordaremos específicamente la participación de la personalidad del sujeto a la hora de ser y comportarse de forma prosocial o antisocial. Trataremos por último algunas perspectivas teóricas y abordaremos la conducta antisocial como opuesta a la prosocialidad.

A partir de este momento es cuando, tal y como anunciamos, nos centraremos en la conducta social en el contexto vial.

En cierto grado, en lo que podemos llamar macro-capítulo, recogeremos algunas de las cuestiones que anteriormente tratamos en general y lo particularizaremos en este ámbito.

Llegados a este punto haremos un ejercicio realmente importante: plantear la intervención de la competencia social en el tráfico. Para ello hablaremos de las habilidades necesarias para la conducción, la prevención y la rehabilitación de la conducta antisocial y de lo que desde nuestro punto de vista es eje de la prevención, "el desarrollo social", es decir, el fomento de la empatía y la prosocialidad.

Para finalizar, se describirán algunas conclusiones donde se recogen las cuestiones citadas anteriormente desde una perspectiva si cabe más práctica, aplicada y sencilla. Como es privativo incluimos las referencias bibliográficas pertinentes. Esperamos que toda esta información sea suficiente para cumplir con los objetivos que nos hemos

planteado, y que el esfuerzo del **programa social *Attitudes de AUDI*** y el de las personas del **Grupo de Investigación *DATS*** (Desarrollo y Asesoramiento en Tráfico y Seguridad Vial) del INTRAS que han contribuido a este trabajo haya valido la pena.

2. ¿QUÉ ES UNA CONDUCTA PROSOCIAL?

“Cuando abrimos un periódico o encendemos la televisión o la radio, nos vemos bombardeados de forma recurrente con noticias sobre la violencia humana, la crueldad y la injusticia: conflictos raciales, guerras, ataques terroristas, secuestros, crímenes salvajes. La historia se repite indefinidamente.”

“Pero en las noticias, aunque quizás de forma menos prominente también aparecen historias de grandes y pequeños actos de ayuda, colaboración y urbanidad, noticias sobre familias necesitadas o niños abandonados que son asistidos generosamente por personas que escuchan sus problemas. Tampoco son aislados los casos de personas que salvan a otras durante incendios, inundaciones, terremotos, etc.

Dada la prevalencia tanto de actos violentos como de actos altruistas a lo largo de la historia surge la cuestión sobre la esencia de nuestra naturaleza humana. ¿Qué rasgos y conductas son inherentes a la humanidad? ¿Los seres humanos somos básicamente agresivos y violentos o somos esencialmente solidarios y pacíficos?

En las sociedades complejas como la nuestra, es evidente que hay un amplio espectro de diferencias individuales en casi todos los rasgos de personalidad y patrones de conducta social.

Algunas personas parecen ser consistentemente egoístas, anteponiendo sus intereses a los de los demás, y persiguiendo implacablemente satisfacer sus propias necesidades y deseos. Por el contrario otras se interesan principalmente por el bienestar de los demás.”

El tráfico ofrece innumerables ejemplos de cooperación. Algo tan simple como facilitar un adelantamiento o esperar pacientemente a que un vehículo complete una maniobra ya es en sí mismo una muestra de comportamiento solidario. Algo tan habitual como ceder el paso significa reconocer que el derecho del otro conductor o peatón está por delante del nuestro. Muchas de estas acciones vienen contempladas como normas de obligado cumplimiento en el Reglamento General de Circulación (R.G.C.), pero muchas otras surgen espontáneamente en las situaciones de tráfico, fruto de la propia dinámica de la interacción social, sin estar reguladas por ninguna ley.

En general, el término “ayuda” define un concepto amplio, que hace referencia a cualquier forma de apoyo y cooperación interpersonal. El término “comportamiento prosocial” tendría un significado más específico, refiriéndose a una acción que, sin estar motivada por el cumplimiento de normas específicas u obligaciones profesionales, se ejecuta con la intención de mejorar la situación de la persona que recibe la ayuda.

La conducta prosocial es, en cualquier caso, una conducta intencionada y propositiva, que siempre se define en función de las consecuencias que tenga sobre los demás. En principio, aludiría a comportamientos beneficiosos para el otro, incluyendo cualquier gesto de simpatía, ayuda, cooperación, entrega o generosidad, realizado voluntariamente (Vander Zanden, 1986). En el siguiente cuadro se recogen algunos ejemplos de conductas de este tipo.

Ejemplos de conducta prosocial

- Ser miembro activo de movimientos sociales.
- Trabajar como voluntario en ONGs.
- Responder a campañas de ayuda.
- Ser solidario con la defensa de una causa.
- Tener una motivación por el trabajo más allá del dinero y el poder.
- Crear puestos de trabajo.
- Pagar los impuestos.
- Cuidar de familiares y amigos.
- Vivir con un anciano a cambio de alojamiento.
- Donar sangre.
- Cuidar del medio ambiente a través de movimientos ecologistas.
- Prestar ayuda en situaciones de emergencia.
- Comprender las razones del otro.
- Realizar las tareas domésticas en una familia o comunidad.

... la historia de la humanidad está repleta de episodios de inhumanidad: guerras, torturas, genocidios, brutalidades raciales y crímenes. Pero ..., también aparecen historias de grandes y pequeños actos de ayuda, colaboración y urbanidad....

La solidaridad, el civismo, la urbanidad, facilitan la convivencia y repercuten positivamente en el funcionamiento de la sociedad.

La conducta prosocial beneficia al conjunto de la sociedad o a algún grupo social.

La conducta prosocial beneficia a los demás y puede beneficiar o no al que presta la ayuda.

En el comportamiento prosocial están implicados distintos mecanismos psicológicos, entre los que figuran la empatía, el razonamiento moral, el sentimiento de culpabilidad y el sentido de responsabilidad.

Un proceso importante en cualquier forma de comportamiento prosocial parece ser la **empatía**. El término “empatía” se utiliza con diferentes significados. Los teóricos e investigadores tienden a enfatizar una definición “afectiva” o una “cognitiva”. En el primer caso se hace referencia a la capacidad para sentir lo mismo o experimentar la misma reacción emocional que otra persona, mientras que en la segunda acepción se alude más bien a la capacidad para ponerse en su lugar, y entender los pensamientos y sentimientos de otra persona. En ambos casos se distinguen en ella tres componentes: la activación emocional, el posicionamiento o toma de perspectiva, a través del cual uno se coloca en el lugar del otro y adopta su punto de vista, y el comportamiento a través del cual se expresan los sentimientos de empatía.

Un concepto estrechamente relacionado es el de “**razonamiento moral**” que, al igual que la empatía, presupone una toma de perspectiva y refleja una preocupación por los demás. El razonamiento moral interviene en aquellas situaciones en las que se plantea un conflicto entre dos o más principios morales acerca de cómo actuar en dichas situaciones. Generalmente se trata de principios que dictan pautas de actuación contradictorias y de consecuencias opuestas.

Un tercer mecanismo relacionado con el comportamiento prosocial es la “**culpa**”. Se asume que los sentimientos de culpabilidad se desarrollan durante los primeros años de vida a partir de la preocupación por los demás y de la empatía, estando ambos procesos estrechamente relacionados. Al igual que la empatía, la culpa tiene que ver con el malestar percibido en los demás, e induce a la reducción del sufrimiento de la víctima. La diferencia estriba en que la empatía es una emoción propia de un observador pasivo, mientras que la culpa incluye la conciencia de haber causado el mal. Así pues, si el observador se siente responsable del daño causado, el malestar empático se convertirá en sentimiento de culpa. En general, el malestar observado suele ir acompañado de afectos positivos, mientras que el malestar causado suele ir acompañado de reacciones de agresión, especialmente en niños.

Finalmente, la “**responsabilidad social**” tendría dos componentes: un componente de preocupación por los otros, y un componente de armonía interpersonal. En este sentido

significaría dos cosas:

- a) asegurar el bienestar de otras personas en la vida diaria, y
- b) progresar hacia las metas de uno mismo sin violar las expectativas justificadas de los demás.

Mientras que el primer componente está relacionado con la empatía, el segundo componente está relacionado con la culpa.

Cognición, ponerse en el lugar, solución de problemas interpersonales y razonamiento moral

- Percepciones, interpretaciones y evaluaciones de las situaciones, el nivel de desarrollo cognitivo o de madurez e inteligencia, la habilidad para ver y evaluar las situaciones desde la perspectiva de otros y la capacidad de tomar decisiones y de hacer razonamientos morales.
- Los agentes de socialización juegan un papel fundamental en el aprendizaje de valores morales y de comportamientos, pero la auto-regulación del comportamiento que llevan a cabo los individuos, de acuerdo con sus normas y criterios interiorizados, es también una influencia básica en la acción moral.
- El comportamiento prosocial (como parte del desarrollo moral) es resultado de la interacción entre fuerzas sociales y la evolución de las capacidades cognitivas del individuo. El comportamiento prosocial debe distinguirse del razonamiento moral, que se refiere a los aspectos cognitivos de la moralidad. El razonamiento moral y la conducta moral están relacionados, pero no hay una correspondencia directa entre ellos. Un individuo con conceptos y razonamientos sofisticados sobre cuestiones morales puede comportarse prosocialmente de forma cotidiana o puede no hacerlo.

La responsabilidad social parece ser una característica innata de los seres humanos al servicio de nuestras necesidades básicas. No obstante, los sentimientos de responsabilidad no surgen de la nada, sino que derivan de la empatía y de los sentimientos de culpa que se desarrollan en los primeros años de vida. De este modo sobre la base de la empatía y de los sentimientos de culpabilidad, se desarrolla el sentido de responsabilidad a modo de estructura moral que guiará el comportamiento prosocial durante la adolescencia y en la edad adulta.

En el comportamiento prosocial interviene la capacidad de empatía, el razonamiento moral, el sentimiento de culpabilidad y el sentido de responsabilidad.

La atribución de la responsabilidad

Un psicólogo llamado Cialdini (1985) se vio implicado en un accidente de tráfico. Vio como otros vehículos pasaban sin detenerse.

Cialdine dijo

"Recuerdo haber pensado: ¡Oh no! está ocurriendo lo que dice la investigación! ¡Están pasando de largo!"

Consideró lo afortunado que era por saber lo que tenía que hacer al ser Psicólogo Social.

Poniéndome en pie podría ser visto claramente, le dije al conductor de un vehículo -Llame a la policía-, y a un segundo conductor y a un tercero, señalándoles directamente cada vez -Háganse a un lado, necesitamos ayuda-.

Entonces todos actuaron inmediatamente para prestar ayuda.

...si la persona conoce el efecto del espectador es menos probable que se vea afectado por él.

2.1 Conducta prosocial y solidaridad

La solidaridad es un término que se usa en la vida diaria así como en las ciencias sociales. Por lo tanto no sorprende que se le asocien distintos significados. Se puede definir la solidaridad como ciertas formas de comportamiento que tienen la intención de ayudar, apoyar, cooperar con otros individuos o colectivos y que está basado o asociado a un sentido de la obligación o a un compromiso basado en los valores. Se puede distinguir entre la solidaridad basada en intereses comunes o la solidaridad basada en los intereses ajenos.

El primer tipo de solidaridad va ligada a intereses propios. En los movimientos de solidaridad los participantes desean contribuir porque esperan recibir algo a cambio. Por lo tanto, la acción conjunta basada en intereses comunes tiene una motivación egoísta. Este egoísmo está basado en que la interdependencia fuerza a los individuos a trabajar

juntos. De acuerdo con esta proposición la reciprocidad prosocial ocurre porque las personas ayudan a cambio de haber sido ayudadas. La teoría del altruismo recíproco va más allá de la descripción de la reciprocidad en la vida social, asumiendo que el altruismo que sigue el principio de la reciprocidad es el resultado de la evolución natural.

Existe un segundo tipo de solidaridad en la que priman los intereses ajenos. En este caso se intenta mejorar la situación de otras personas, más allá de nuestros propios intereses personales. Esta cooperación incondicional depende en parte de la percepción de la discriminación de otras personas que viola los ideales y valores y activa sentimientos de obligación moral. Esta forma de solidaridad ha ganado importancia en las últimas décadas, evidenciándose en muchas formas de participación social.

El comportamiento cívico en las organizaciones se define como un comportamiento individual que contribuye a la efectividad de la organización, a través de dos componentes básicos e independientes: altruismo y cumplimiento.

El altruismo se pone de manifiesto en acciones y comportamientos tales como ayudar a otros que se encuentran ausentes, ofrecerse voluntario para actividades en las que no se es requerido, orientar por propia iniciativa a los nuevos, ayudar a compañeros con sobrecarga de trabajo, etc. En lo que respecta al cumplimiento, este se aprecia en actitudes y acciones tales como la puntualidad, no tomarse descansos inmerecidos, prestarle al trabajo más atención de lo normal, etc. El altruismo podría dividirse a su vez en varias facetas que correlacionan positivamente entre ellas, como la disposición a ayudar, las virtudes cívicas o la tendencia a ver las cosas por el lado positivo. Con respecto a los determinantes del altruismo, el más importante de ellos parece ser la justicia percibida en el funcionamiento de la organización y en el trato de los empleados: en general, a mayor justicia percibida mayor comportamiento prosocial.

Otra forma de comportamiento prosocial que ha venido desarrollándose en los últimos tiempos es el voluntariado. A diferencia de la ayuda espontánea, el voluntariado requiere hacer planes, establecer prioridades y conseguir encajar las capacidades personales y los requerimientos para el trabajo voluntario. En un sentido estricto constituiría un ejemplo de comportamiento prosocial, aunque debieran añadirse dos características para describirlo adecuadamente: a) el comportamiento prosocial se plantea como algo a medio o a largo plazo durante meses o años, y b) se basa en un compromiso con una organización que se dedica a la solución de problemas sociales o individuales.

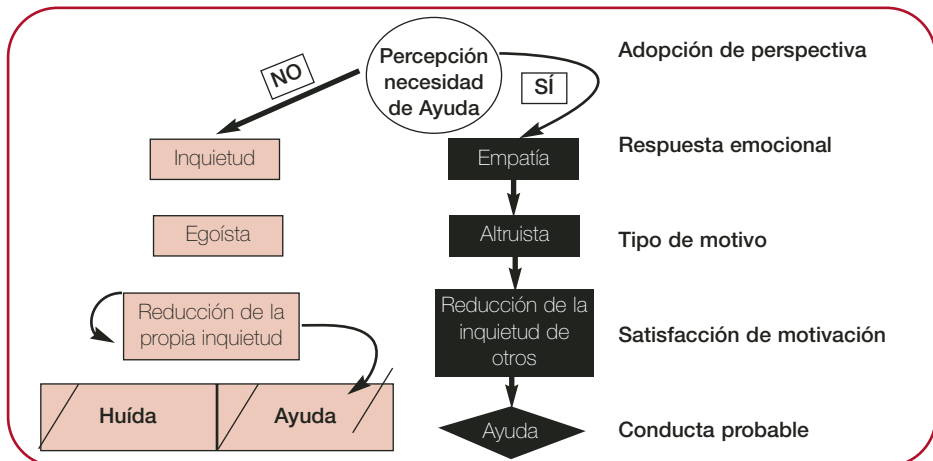
2.2 Conducta prosocial y altruismo

La conducta prosocial ha sido considerada tradicionalmente como una forma de comportamiento moral, y por esta razón suele asociarse con conductas solidarias y acciones desinteresadas, aunque realmente un comportamiento prosocial puede tener diversas motivaciones. En general, el interés por ayudar a otras personas suele venir marcado por expectativas de reciprocidad e intercambio social. En principio podemos asumir que esta reciprocidad nos moverá a comportarnos con los demás como nos gustaría que ellos se comportaran con nosotros. Esta expectativa de reciprocidad suele mediar en todo proceso de interacción social, incluyendo aquéllos que tienen lugar en las situaciones de tráfico. Sin embargo, en ocasiones también actuamos unilateralmente, sin esperar nada a cambio. Este tipo de relación es justamente la que suele desarrollarse cuando decimos que una persona “ayuda” a otra.

Cuando la ayuda se realiza de forma desinteresada nos referimos a ella con el término “altruismo”. El altruismo es una manifestación afectiva y una forma de comportamiento prosocial mediada por determinados factores y mecanismos, que los psicólogos han tratado de comprender a través de sus investigaciones.

... se utiliza el término “comportamiento prosocial” para referirse a acciones voluntarias cuya intención es beneficiar a otros, y sólo cuando no hay motivos egoístas implicados se puede asumir que un comportamiento prosocial es altruista.

Modelo empatía-altruismo



Según Heider (1958) y Leeds (1963) para que un acto sea considerado altruista debe cumplir tres condiciones: a) que la conducta sea emitida voluntariamente; b) que el receptor se beneficie de alguna forma con la acción del benefactor; y c) que el que realiza el acto asuma algún coste para beneficiar al otro. Esta última condición es la que diferencia el altruismo de la conducta prosocial; es decir, una conducta voluntaria que suponga un beneficio para otro será prosocial, pero sólo será altruista si, además, implica algún coste para el autor (cf. Gaviria, 1996, p. 478). En el siguiente cuadro se recogen algunos ejemplos de acciones prosociales altruistas y no altruistas.

Conductas prosociales altruistas y conductas prosociales no altruistas

Prosociales altruistas

- Hacer algo por alguien sin esperar nada a cambio (la acción desinteresada).
- Ocultar nuestra identidad cuando llevamos a cabo algún tipo de ayuda (dar dinero, objetos para una subasta...).
- Arriesgar la vida, espontáneamente, por un grupo o persona.
- Donar órganos en vida.
- Adoptar a un niño teniendo hijos biológicos.

Prosociales no altruistas

- Hacer algo por alguien sabiendo que obtendremos algún beneficio.
- Revelar nuestra identidad cuando llevamos a cabo algún tipo de ayuda.
- Llevar a cabo acciones peligrosas calculando los beneficios.
- Donar órganos después de muerto.
- Apadrinar a un niño del tercer mundo.

Toda conducta altruista es prosocial, aunque no toda conducta prosocial es altruista.

De este modo, e integrando estas ideas podríamos entender la ayuda, la cooperación y la solidaridad como tres componentes básicos del comportamiento prosocial. La conducta de ayuda podría ser definida como “una conducta positiva que se realiza para beneficiar a otro” y la conducta de cooperación como “un intercambio social que ocurre cuando dos o más personas coordinan sus acciones para obtener un beneficio común, es decir, un intercambio en el que los individuos se dan ayuda entre sí para contribuir a un fin común” (Caraijordobil, 1995, p. 116). La solidaridad expresaría la “adhesión circunstancial a la causa ajena”, y el altruismo se definiría como el “interés por ayudar a otra persona sin esperar nada a cambio”, considerándose como un tipo particular de

comportamiento prosocial en el que la motivación de ayuda viene marcada por la empatía y la preocupación por el bienestar ajeno, más que por el refuerzo externo o el beneficio propio.

El hecho de que la mayoría de los motivos no sean directamente observables hace difícil determinar si un comportamiento puede ser calificado o no como altruista. Por esta razón algunos autores no establecen distinción alguna entre conducta prosocial y conducta altruista, mientras que otros recurren a la motivación subyacente para distinguir entre ambas (Chacón, 1986; MacIntyre, 1967; Batson, 1998). González Portal (1995) prefiere integrar ambas perspectivas definiendo la conducta prosocial como "toda conducta social positiva con o sin motivación altruista" (p. 36).

En resumen, por conducta prosocial se entiende cualquier comportamiento que beneficia a otros o que tiene consecuencias sociales positivas, incluyendo las conductas de ayuda, cooperación y solidaridad. Con el término altruismo nos referimos a las acciones prosociales llevadas a cabo voluntariamente, que entrañan un coste y cuya motivación primaria es beneficiar a los demás.

2.3 Conducta prosocial y valores

La convivencia y el tráfico exigen valores. Nadie pone en duda que el respeto, el diálogo o la cooperación nos benefician a todos y redundan en una vida más pacífica, en un mayor grado de bienestar y de satisfacción personal. La adquisición de estos valores debe empezar en edades tempranas, como parte de un proceso de socialización más amplio, que comienza en la familia y continúa en el terreno de las relaciones humanas y del intercambio social. Cada individuo y cada grupo establece su propia escala de valores, pero tenerla significa que siempre estaremos dispuestos a sacrificar alguna cosa por otra que consideramos más importante. Escoger es renunciar, y renunciar siempre entraña un compromiso personal y social. Pensar en los demás y subordinar nuestras necesidades personales al interés colectivo no es fácil, pero siempre repercute en el bienestar común. En el tráfico, el respeto y la adhesión a las normas es además necesario para prevenir accidentes.

El discurso sobre la seguridad vial está impregnado de valores: respeto, paciencia, prudencia, orden, responsabilidad, civismo, cooperación... La psicología engloba éstos y otros términos complementarios bajo el concepto genérico de "*conducta prosocial*", vinculándola al respeto y cumplimiento de las reglas sociales.

Respetar es actuar dándonos cuenta de que no estamos solos; la propia palabra "*respeto*" procede de una voz latina que significa "mirar alrededor", como hacemos en una intersección o antes de saltarnos un semáforo.

Tener "*paciencia*" es saber esperar con calma lo que tarda en llegar, como en un adelantamiento, o cuando nos mantenemos en caravana frente a quienes invaden el carril contrario o circulan por el arcén.

La "*prudencia*" va unida al sentido práctico y consiste en adaptar los medios al fin perseguido para conseguir lo que queremos, como por ejemplo ajustando la velocidad a las características de la vía y condiciones climatológicas; en este sentido es una mezcla de inteligencia, experiencia y sentido común, que nos ayuda a discernir, valorar y no cometer errores. La precipitación, la temeridad, la desconsideración, la negligencia, el engaño o malicia, la previsión desproporcionada o la pusilanimidad son ejemplos de imprudencias que constantemente se manifiestan en el ámbito de la circulación.

La manifestación externa del respeto hacia los demás la denominamos "*urbanidad*", englobando dentro de ella un conjunto de normas relacionadas con la convivencia. Si viviéramos en la montaña, o en medio de la campiña, o si circularáramos solos por una carretera exenta de tráfico podríamos olvidarnos del código de circulación; pero si hay más vehículos y viandantes debemos tenerlo presente, no sólo por nuestro propio bien, sino también por el de los demás. Respetar las leyes, las normas establecidas por una mayoría para la mejor convivencia en un núcleo urbano o en una gran comunidad, no significa otra cosa, sino querer vivir y convivir en sociedad.

Sin embargo, el tráfico es testigo diario de actos irresponsables. "*Responsabilidad*" y responder pertenecen a la misma familia, por lo que quien adquiere responsabilidad siempre debiera responder de algo ante alguien; responsable es aquel capaz de dar razón de sus actos. No obstante... ¿cuántas veces somos testigos de frases como las siguientes? "Yo no tengo la culpa", "Ha sido sin querer", "Eso no es asunto mío", "¿Y a mí que me cuentas?", "Arréglatelas como puedas"...

El tráfico también exige "*confianza*": confianza en uno mismo y confianza en los demás. La confianza va unida a la tranquilidad de saber que hago lo que debo y que los demás

van a actuar correctamente, pensando que los papeles podrían estar invertidos. Pero no siempre nos fiamos del que va al volante, especialmente en calidad de peatones, y no siempre los peatones se fían de uno cuando somos nosotros los que vamos conduciendo. En muchas ocasiones el tráfico se convierte paradójicamente en un sistema de engaños, en el que hay que desconfiar de todos y de todo, del que sólo puedes esperar traiciones y en el que si uno quiere estar tranquilo, debe mirar por si mismo porque nadie más lo hará por él.

El tráfico también requiere "*tolerancia*". Tolerar es soportar, tener paciencia ante los errores y fallos de los demás, no agredir al que piensa distinto de nosotros; dejar en paz a la persona que nos ofende; no irritarnos ante la diferencia... ¡Ojalá todo el mundo fuera tolerante en situaciones de circulación! Sin embargo, ¿cuántas veces nos sentimos mejores o superiores, cuántas veces resignados e impotentes, cuántas adoptamos actitudes despectivas hacia los demás, o los ignoramos con indiferencia, de cuántas agresiones es testigo el tráfico? Desgraciadamente estamos más acostumbrados a tocar el claxon para recriminar el error, que a ceder el paso o permitirle al otro rectificar y corregir su fallo. Casi siempre pensamos en nosotros como mejores conductores que los demás, creemos que siempre tenemos la razón y que son los demás los que se equivocan, que somos los únicos buenos, que los únicos que hacen bien las cosas somos nosotros...

El tráfico debe de ser "*solidario*" y todos debemos cooperar, colaborar, contribuir... Cooperar significa justamente eso: trabajar juntos para conseguir un objetivo común. Con este valor tendemos a favorecer al otro, pero entendiendo que debe existir reciprocidad, ya que sin ella tan sólo estaríamos hablando de ayuda. Si beneficio a los demás, y los demás me benefician a mí, todos salimos ganando.

La solidaridad exige "*empatía*" y la empatía inteligencia emocional, es decir, habilidad para identificar y controlar nuestros propios estados emocionales y sensibilidad para reconocer las emociones ajenas y prestar a los demás la ayuda que precisen. Vivimos en un mundo en el que no damos nada a cambio de nada: compramos y vendemos, damos para que nos den, pagamos y cobramos, pedimos justicia poniendo precio a lo que nunca debería tenerlo, vendemos nuestro trabajo, alquilamos nuestras aptitudes, permutamos nuestros esfuerzos, arrendamos nuestro tiempo; hemos perdido el sentido de lo gratuito y no damos nada gratis.

Pero no hace falta ser generoso: basta con ser justo. La "*justicia*" tiene una medida exacta para ser cumplida y es un valor necesario para que nuestras relaciones con los

demás sean correctas. Reconocer un derecho es reconocer que la razón está por encima de la fuerza. Nuestros derechos son obligaciones de los demás hacia nosotros y nuestras obligaciones son derechos de los demás sobre nosotros. Ahora bien, precisamente por ello, puedo renunciar a mis derechos y ceder el paso a otro vehículo aunque tenga yo la preferencia, ayudar a un viandante que intente en vano cruzar la vía, ajustar la velocidad de la marcha para facilitar la circulación, ceder espacio legítimo para facilitar un adelantamiento, atender un conductor en apuros...

El tráfico ofrece innumerables ejemplos de cooperación. Los psicólogos han tratado de averiguar qué es lo que nos mueve en determinados momentos y circunstancias a actuar así.

Cualquier interacción humana presupone un comportamiento social. La actitud con que afrontamos las situaciones sociales y el modo en que interactuamos en ellas es el resultado de múltiples tendencias, relacionadas tanto con nuestras características personales como con las circunstancias externas. Las tendencias prosociales o antisociales surgen espontáneamente en cualquier contexto, incluyendo el del tráfico, como respuesta inmediata a la situación en que nos encontramos, pero también como resultado de la educación recibida, del correcto aprendizaje de normas y valores y de la asimilación de la mentalidad propia del entorno social y de la cultura en la que estamos inmersos.

Objetivos de las motivaciones prosociales (Batson, 1994 y 1998)

Motivación prosocial	Objetivos
Egoísmo	Incrementar el bienestar del propio sujeto
Colectivismo	Incrementar el bienestar de un grupo de personas o un colectivo
Altruismo	Incrementar el bienestar de una o más personas distintas del propio sujeto
Moralismo	Sostener ciertos principios morales

Somos seres vivos, por lo que buena parte de nuestras reacciones son instintivas y sólo se comprenden en la medida en que van ligadas a nuestra condición biológica, pero también somos seres sociales y debemos aprender a convivir en sociedad. El comportamiento prosocial tiene una base biológica, pero la influencia de las experiencias vitales y de la educación recibida es clave. El comportamiento prosocial exige razonamiento, empatía y competencia social, y esto son cosas que deben desarrollarse y ejercitarse en situaciones de todo tipo.

En los próximos apartados trataremos de identificar los principales determinantes que pueden ayudarnos a entender por qué en un momento dado reaccionamos de un modo prosocial o antisocial. Empezaremos y examinaremos con detenimiento los distintos enfoques teóricos sobre el comportamiento prosocial.

3. DETERMINANTES DEL COMPORTAMIENTO PROSOCIAL

...Conduciendo por la carretera la niebla empieza a espesar. De repente ve una caravana de automóviles detenidos delante de usted. Por un momento se queda helado, sus músculos se tensan, el estómago le da un vuelco y siente como si el corazón fuera a salirse del pecho. Pisa inmediatamente los frenos e intenta virar para esquivar los coches. Los neumáticos rechinan, se sale al arcén y después de un forcejeo con el volante se golpea contra algo oyendo un terrible ruido de rotura de parabrisas y chapa. Después de unos segundos comprende que milagrosamente está vivo. Se da cuenta de que puede salir por su propio pie del automóvil y que no está herido. Su miedo se convierte en alivio cuando cae en la cuenta de su suerte. En un par de segundos, el alivio se transforma en ira. Empieza a gritar y a golpear a diestro y siniestro, buscando a un responsable del accidente. En una situación así ¿a qué se debe semejante reacción? ¿Se debe a una reacción refleja instintiva de su organismo? ¿Se debe a una capacidad mental para reaccionar eficazmente al instante, evaluando y tomando decisiones rapidísimas en fracciones de segundo?

Apenas han transcurrido unos instantes cuando oye nuevamente el chirriar de unas ruedas, tan solo que esta vez no es usted ni son de su vehículo. El sonido es agudo y penetrante y casi puede percibir el olor de goma quemada, pero el frenazo ha sido en vano e inmediatamente después escucha el alarmante ruido de un aparatoso choque frontal. El conductor no parece haber tenido tanta suerte como usted, y casi sin darse cuenta se ve a sí mismo corriendo y dispuesto a prestar su ayuda ¿A qué obedece esta reacción? ¿Aquí le ha dado tiempo a pensar, o es posible que también esté actuando por instinto? Y si así fuera, ¿cómo es posible que pueda pensar más en el prójimo que en sí mismo? ¿Qué motiva este comportamiento altruista, si ni siquiera ha tenido tiempo de asimilar lo que le acaba de pasar?

La investigación sobre el comportamiento prosocial se pregunta habitualmente qué papel desempeña la biología y qué papel desempeña la cultura en el desarrollo de este tipo de conductas (Eisenberg y Musen, 1989). Algunos estudios insisten en la existencia de algún tipo de predisposición genética, que en última instancia debiera entenderse como un mecanismo de adaptación, al servicio de la supervivencia del organismo y de la especie. Debemos pensar que el comportamiento responsable y la intención de ayudar son conceptos propios de la condición humana. Sin embargo, las restricciones y los códigos

morales que regulan nuestro comportamiento social son el resultado de un proceso evolutivo condicionado en parte por la selección natural y en parte por las disposiciones culturales.

Nuestro comportamiento social es el resultado de un proceso evolutivo condicionado en parte por la selección natural y en parte por las disposiciones culturales.

Los estudios comparados sobre la conducta voluntaria de ayuda en diferentes países, muestran que existen importantes diferencias culturales con respecto al comportamiento prosocial. Los valores y motivaciones de logro, las reglas y las actitudes sociales con respecto a la transgresión de la norma difieren de un país a otro y de una cultura a otra. Algunos estudios incluso han sugerido que algunas formas de ayuda pueden ser más propias del género femenino, y otras del género masculino, que en los núcleos urbanos la indiferencia es mayor que en las zonas rurales, o que el nivel de ayuda voluntaria a los desconocidos disminuye en función de la densidad de la población, por citar sólo tres indicadores que parecen poner de manifiesto un claro componente social y cultural.

Al margen de los determinantes biológicos y culturales, el comportamiento prosocial también es el resultado de un proceso de maduración y de aprendizaje, que empieza a edades tempranas, y evoluciona a medida que avanza nuestro desarrollo cognitivo, emocional y social. Basándose en estas consideraciones, algunos investigadores argumentan que la conducta prosocial debe ser aprendida y es modificable, destacando el importante papel que los padres, profesores, cuidadores y medios de comunicación social pueden ejercer a este respecto desde las primeras fases de nuestro desarrollo humano.

El comportamiento prosocial requiere ser aprendido, asumiendo que todos los seres humanos tienen el potencial de adquirir este tipo de comportamiento. En consecuencia, si los padres son afectuosos, generosos y altruistas, sus hijos pueden adoptar estas características mediante la identificación.

Dimensiones del Child's Report of Parent Behavior Inventory (CRPBI, Schaefer, 1965)

- *Autonomía*: permisividad, dejar hacer extremo, total libertad sin normas ni límites.
- *Autonomía y Amor*: se estimula la sociabilidad y el pensamiento independiente.
- *Amor*: evaluación positiva, expresión de afecto, apoyo emocional.
- *Amor y Control*: estimulación intelectual de los hijos, disciplina centrada en el niño.
- *Control*: intrusividad, control a través de la culpa y dirección paterna.
- *Control y Hostilidad*: aplicación de normas estrictas, el castigo y las riñas.
- *Hostilidad*: predominio de la irritabilidad, evaluación negativa y rechazo.
- *Hostilidad y Autonomía*: hostilidad y al mismo tiempo una autonomía extrema; percepción por parte de los hijos de una negligencia al atender sus necesidades.

El desarrollo intelectual y el desarrollo emocional son dos cosas que están estrechamente unidas entre sí y con la competencia social. Las actitudes, intenciones y valores altruistas parecen estar relacionadas con factores cognitivos, y los factores cognitivos predisponen a la empatía a través de mecanismos como el razonamiento moral o el pensamiento consecuencial. Los estudios realizados con escolares muestran que la competencia social tiene una influencia positiva sobre la competencia intelectual, y que, en general, el comportamiento socialmente responsable contribuye positivamente a los resultados académicos. Por todo ello, la conducta prosocial o antisocial son dos cosas que no podrían entenderse convenientemente si no fuera desde esta perspectiva evolutiva.

El desarrollo intelectual y afectivo va estrechamente unido a la competencia social, por lo que la conducta prosocial o antisocial no puede entenderse convenientemente si no es desde la perspectiva evolutiva.

En cualquier caso, el comportamiento prosocial depende directamente de las circunstancias externas. Decíamos en nuestra introducción que muchos de nuestros comportamientos ocurren como respuesta al ambiente inmediato, tanto físico como social, en el que nos encontramos en un determinado momento (Ajzen y Fishbein, 1980; Etzioni, 1972; Stokols y Altman, 1987). Algo que podríamos plantearnos a este respecto es hasta qué punto una persona que actúe de forma prosocial en una determinada situación, también lo hará en otras situaciones distintas, o lo que es lo mismo, el grado de generalización o de consistencia de la conducta prosocial.

Pensemos, por ejemplo, en el tráfico.

¡Cuán distinto es nuestro comportamiento cuando actuamos en calidad de conductores y cuando lo hacemos en calidad de peatones! Cuando conducimos solemos recriminar las acciones del peatón que nos ocasionan alguna molestia. Sin embargo, cuando vamos andando, no es de extrañar que hagamos las mismas cosas que nos molesta que nos hagan cuando vamos conduciendo. Siempre hemos oído decir que conducimos como vivimos, o lo que es lo mismo, que nuestro comportamiento en las situaciones de tráfico es un reflejo de nuestro comportamiento en cualquiera de las situaciones habituales de nuestra vida cotidiana. Pero no es cierto: las reacciones humanas tienen un alto grado de especificidad, y nuestra forma de actuar varía en buena medida en función del ambiente y de las circunstancias.

En el contexto de la circulación de vehículos surgen situaciones muy dispares y la probabilidad de que nuestro comportamiento sea más o menos solidario, puede estar en función de las circunstancias y variables externas, al margen de otra serie de cuestiones

de tipo personal. Con el objeto de delimitar estos determinantes externos, se han llevado a cabo numerosas investigaciones y estudios de campo.

Las reacciones humanas tienen un alto grado de especificidad, y nuestra forma de actuar varía en función del ambiente y de las circunstancias.

En algunos de estos estudios se simulaba una situación en la que se requería la ayuda de las personas que pasaban por el lugar, con el objeto de observar cuál era su reacción. En uno de estos estudios, por ejemplo, se dejaban caer diversos objetos, solicitándose la ayuda de un transeúnte para recogerlos: cuando se trataba de un simple bolígrafo, tan solo el 50% de los transeúntes ayudaban a recogerlo; tratándose de una persona con una pierna herida a la que se le caían unas revistas, el porcentaje de personas que se agachaba aumentaba al 60%, y en el caso de una persona ciega en disposición de cruzar un semáforo, el porcentaje de personas que le ayudaban a cruzar rondaba ya el 75%.

En general, parece que cuanto más relevante sea la situación, tanto más probable será el comportamiento de ayuda. Cabría esperar que en situaciones de emergencia, como por ejemplo en los accidentes de tráfico, las conductas altruistas fueran más frecuentes, especialmente si uno presencia directamente el accidente y en ausencia de otros testigos.

El Reglamento General de Circulación (R.G.C.) contempla esta eventualidad, regulando el comportamiento en caso de accidente. En este sentido, toda persona implicada en un accidente de circulación debe detenerse en cuanto le sea posible, evitando crear un nuevo peligro, hacer una evaluación general de la situación para establecer un orden de preferencias respecto a las medidas a adoptar para garantizar la seguridad de la circulación, auxiliar o solicitar ayuda para las víctimas del accidente si las hubiere, y avisar a la autoridad y al servicio sanitario o a sus agentes si hubiera heridos o muertos, alguna persona implicada en el accidente lo solicitara, o fuera necesaria su presencia para restablecer la seguridad de la circulación.

En accidentes con heridos graves o muertos, o cuando se ha avisado a la autoridad, también sabemos que no se debe modificar el estado de las cosas y de las pruebas que puedan servir para determinar la responsabilidad, salvo que, de no hacerlo, se perjudique la seguridad de los heridos o de la circulación, así como intercambiar los datos personales (como

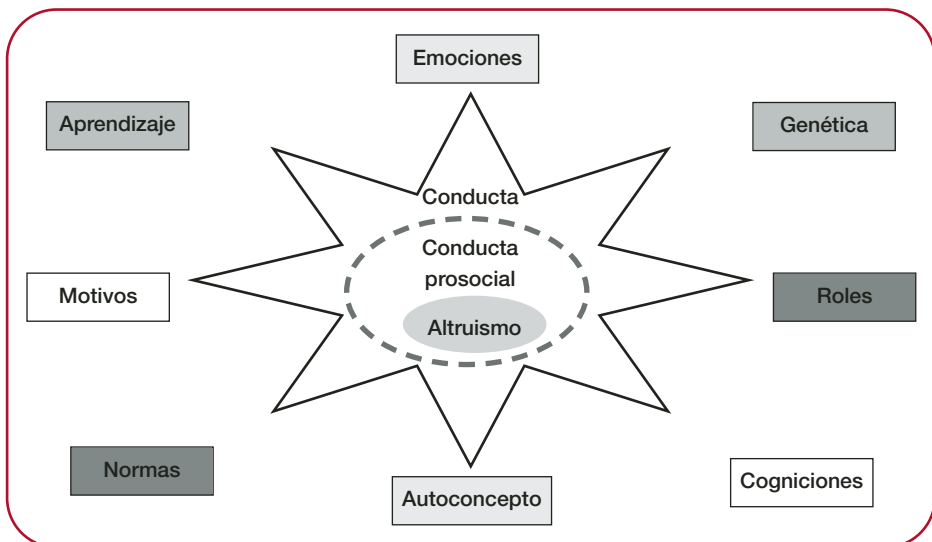
DNI y permiso de conducción), datos del vehículo (como matrícula y permiso de circulación), datos del seguro (como el número de la póliza y el nombre de la compañía aseguradora) y dar aviso o parte del accidente con toda la información de cómo ocurrió y circunstancias del mismo.

El comportamiento en estos casos está perfectamente tipificado e incluso sería objeto de sanción legal en caso de incumplimiento.

Ahora bien, ¿qué ocurriría si no fuera así? ¿cuál sería nuestra reacción en una situación de emergencia? ¿hasta qué punto sería previsible nuestra respuesta? ¿y qué es lo que nos llevaría a actuar de un modo u otro?

Es fácil apreciar una cierta variabilidad en el comportamiento de diferentes individuos ante una misma situación, y en el comportamiento de un mismo individuo en diferentes momentos o circunstancias. A la hora de explicar esta variabilidad entre individuos, sería relevantes preguntas como las siguientes: ¿Qué papel tienen los factores genéticos en la predisposición a actuar en aquellas situaciones en las que otras personas se encuentran en apuros? ¿Cómo influyen los valores culturales en nuestra tendencia a ayudar a los demás? ¿Qué tipo de educación fomenta (o en su caso dificulta) el desarrollo del comportamiento prosocial? ¿Qué papel juega la sociedad en general o los grupos sociales de referencia en el grado e intensidad con que nos mostramos dispuestos a ayudar a los demás?

Teniendo en cuenta nuestras anteriores consideraciones, sería posible identificar un amplio espectro de determinantes del comportamiento prosocial, que con fines expositivos podríamos establecer en los siguientes factores:



Factores biológicos: Los aspectos constitucionales juegan un papel importante en el comportamiento prosocial, como un factor de adaptación que contribuye a la supervivencia; algunas investigaciones apuntan incluso a una posible base genética en la predisposición a actuar de forma altruista.

Factores culturales: Las acciones de un individuo, sus motivos, sus orientaciones y sus valores están dirigidas en un grado importante por la cultura de la que forma parte y en la que ha sido educado.

Factores de aprendizaje: Las normas y valores sociales se adquieren a través de un proceso de aprendizaje que comienza en la infancia, primero en el seno de la familia y después en la escuela. Dado que las experiencias de aprendizaje pueden variar de una familia o grupo social a otro, el ambiente educativo también desempeña un papel fundamental: las interacciones del niño con los principales agentes de socialización (padres y cuidadores) modelan su predisposición prosocial o antisocial.

Factores cognitivos: Cada individuo percibe, interpreta y evalúa las situaciones sociales de una determinada manera según su grado de desarrollo y de capacidad intelectual. La madurez y el desarrollo cognitivo permite tomar consciencia de la realidad, enfocar desde un punto de vista distinto, entender las consecuencias de nuestras acciones, razonar, elegir, tomar decisiones y actuar en consecuencia.

Factores emocionales: La competencia social va ligada a la madurez emocional, por lo que sólo en la medida en que el desarrollo afectivo sea adecuado será posible un comportamiento moral y socialmente aceptable. Si con el desarrollo cognitivo asimilamos el significado de las acciones, el desarrollo emocional les otorga el valor. El comportamiento prosocial requiere de empatía, habilidades interpersonales y sensibilidad por el bienestar ajeno.

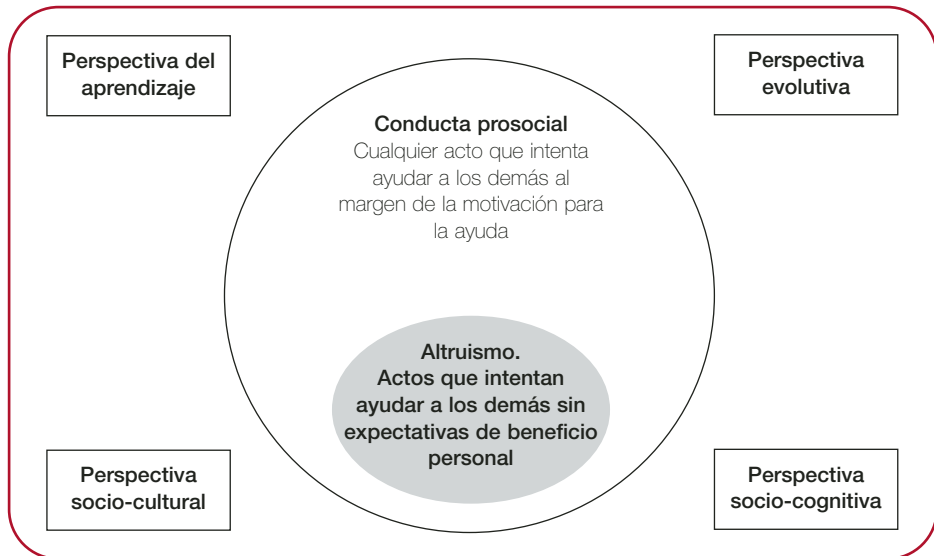
Factores de personalidad: Determinados rasgos de personalidad, como la asertividad y la sociabilidad, pueden contribuir a una mayor o menor predisposición al comportamiento prosocial, además de otras variables personales como el sexo o la edad.

Factores ambientales: Los sucesos y presiones externas, las circunstancias del momento y en general el contexto social o situación en la que se desarrolle la acción también pueden actuar como condicionantes importantes de las reacciones humanas, tanto prosociales como antisociales.

Por nuestra parte, intentaremos analizar las diversas influencias que pueden estar contribuyendo al desarrollo de nuestras tendencias prosociales o antisociales. Con fines

expositivos, las hemos agrupado en cuatro grandes categorías, teniendo en cuenta el tipo de factores o determinantes a los que se conceda mayor importancia. El cuadro siguiente nos ofrece una imagen gráfica de estas cuatro perspectivas o modelos teóricos.

Perspectivas teóricas de la conducta prosocial



Cada una de estas categorías representa una forma de enfocar el comportamiento prosocial, por lo que en ningún caso debieran considerarse como planteamientos excluyentes, sino más bien como puntos de vista complementarios. Conjuntamente considerados nos ofrecen un conjunto de argumentos que pueden ayudarnos a entender mejor las causas y razones de esta faceta de nuestro comportamiento. Veamos con mayor detenimiento los principales argumentos desde cada uno de estos enfoques.

3.1 Perspectiva biológica

Determinados puntos de vista sobre el comportamiento prosocial destacan la importancia de los factores biológicos sobre cualquier otro tipo de variable. En esta línea, algunos autores consideran que el comportamiento social en general, y el comportamiento prosocial en particular, podrían estar determinados genéticamente.

De hecho, hay cierta evidencia empírica a favor de la idea de que la predisposición hacia el comportamiento prosocial puede tener alguna base genética. Rushton y sus colaboradores, por ejemplo, llevaron a cabo una investigación en la que compararon dos grupos de gemelos: gemelos genéticamente idénticos y gemelos que no eran idénticos desde el punto de vista genético. A través de una serie de cuestionarios midieron el altruismo, la empatía, el comportamiento de cuidado y la agresividad que mostraban, y encontraron que había más similitudes entre los miembros del primer grupo que entre los miembros del segundo grupo o, lo que es lo mismo, que los primeros diferían entre sí menos de lo que diferían entre sí los segundos. Los autores estimaron que los factores genéticos podían explicar aproximadamente entre un 50% y un 70% de la variabilidad constatada en las puntuaciones de los participantes. Si los autores estuvieran en lo cierto, podríamos decir que ya se nace así, por lo que ser más o menos prosocial sería casi, casi, una cuestión de suerte.

Hay cierta evidencia empírica a favor de la idea de que la predisposición hacia el comportamiento prosocial puede tener alguna base genética.

Más allá de estas consideraciones, parece evidente que ciertas formas de comportamiento altruista parecen estar biológicamente condicionadas y tener un valor funcional al servicio de la supervivencia. Los progenitores, por ejemplo, quieren y cuidan de sus hijos de forma natural, aumentando la probabilidad de que sobrevivan. Cuando un padre alimenta a su hijo está realizando un acto biológico altruista que contribuye a su supervivencia. En determinadas especies de pájaros, la hembra ejecuta un ritual de distracción para captar la atención de las aves rapaces y alejarlas del nido donde acaba de poner los huevos: el animal está dispuesto a sacrificarse para que tres o cuatro de sus crías tengan la oportunidad de sobrevivir. De este modo se perpetúan los genes a través de su descendencia, de ahí su valor biológico.

En el mundo animal el parentesco y la reciprocidad constituyen las dos fuentes básicas de interacción social, por lo que este tipo de acciones nunca son aleatorias: cuando hay cooperación, los individuos están estrechamente emparentados entre sí o hay un intercambio de servicios, de tal modo que un favor se paga con otro favor (Waal, 1993; Sober y Wilson, 2000).

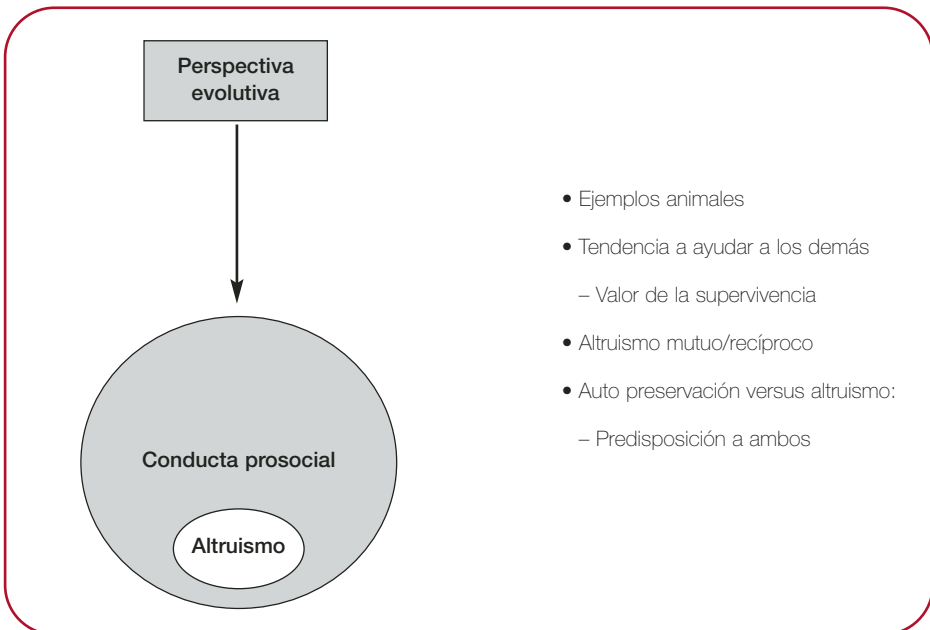
En el caso de los seres humanos ocurre algo parecido. Por una parte, los comportamientos altruistas también son más frecuentes con los hijos y miembros de la familia, cuya supervivencia se antepone sin dudar a la propia en caso de necesidad.

Otros comportamientos altruistas están al servicio de la comunidad, sirviendo para promover la interacción social y las relaciones de cooperación y ayuda recíproca.

Mostrando un comportamiento altruista hacia alguien se aumenta la probabilidad de ser correspondido o de obtener un beneficio futuro.

A través de este proceso de intercambio recíproco la ganancia de ambos es mayor de lo que hubiera sido en el caso de actuar pensando exclusivamente en uno mismo. Este componente de reciprocidad e intercambio constituye el aspecto más importante del altruismo. El ser humano da y recibe, y en este principio básico es en el que se fundamentan prácticamente todas las religiones del mundo, incluyendo el Cristianismo, el Judaísmo, el Budismo y el Islam.

Perspectiva evolutiva



A menudo solemos identificar el altruismo con comportamientos desinteresados. Sin embargo, algunas teorías sugieren justamente lo contrario, afirmando que nuestras motivaciones altruistas no siempre son desinteresadas, sino también egoístas, en la medida en que de forma más o menos explícita se basan en una expectativa de reciprocidad. Una de estas teorías es la llamada *teoría del intercambio social*, según la cual *beneficiamos a aquellas personas que nos benefician a nosotros o, lo que es lo mismo, por cada beneficio recibido devolveremos un beneficio equivalente en algún momento*. Acostumbrados a asociar el altruismo al desinterés resulta paradójico pensar

en estos términos de ganancias y devoluciones. Sin embargo, los ejemplos de intercambio social son múltiples y forman parte de nuestra vida cotidiana.

Pensemos, por ejemplo, en las situaciones en que voluntariamente cedemos el paso, en las propinas que dejamos cuando recibimos un buen servicio, en los regalos que acostumbramos a hacer en fechas señaladas o en los intercambios de felicitaciones. Basta con pensar en muchos de nuestros comportamientos aparentemente desinteresados, para darnos cuenta de que realmente no lo son, como por ejemplo cuando hacemos algo por alguien sabiendo de antemano que obtendremos algún beneficio a modo de contrapartida, cuando revelamos nuestra identidad al prestar ayuda o realizar un servicio, cuando asumimos el riesgo de hacer algo peligroso no sin antes calcular los beneficios que podríamos obtener. ¿Por qué si no donamos órganos después de muertos, cuando ya no nos sirven? ¿Por qué apadrinamos a niños del tercer mundo? ¿Por qué damos la ropa vieja y usada a los pobres?

Aunque no todo altruismo está motivado por la reciprocidad y el intercambio social, sólo puede ser adecuadamente comprendido en el marco de la interacción social. Desde este punto de vista, la empatía se habría desarrollado en la especie humana como una emoción básica al servicio de la adaptación o, lo que es lo mismo, como un elemento funcional que propicia el acercamiento, la comunicación interpersonal y la cooperación social basada en la reciprocidad (Trivers, 1971). En este sentido, la capacidad para la empatía sería la base de un comportamiento altruista de origen biológico característico del ser humano (Hoffman, 1981; MacLean, 1982; Panksepp, 1986; Salvin y Kriegman, 1992, Wilson, 1975).

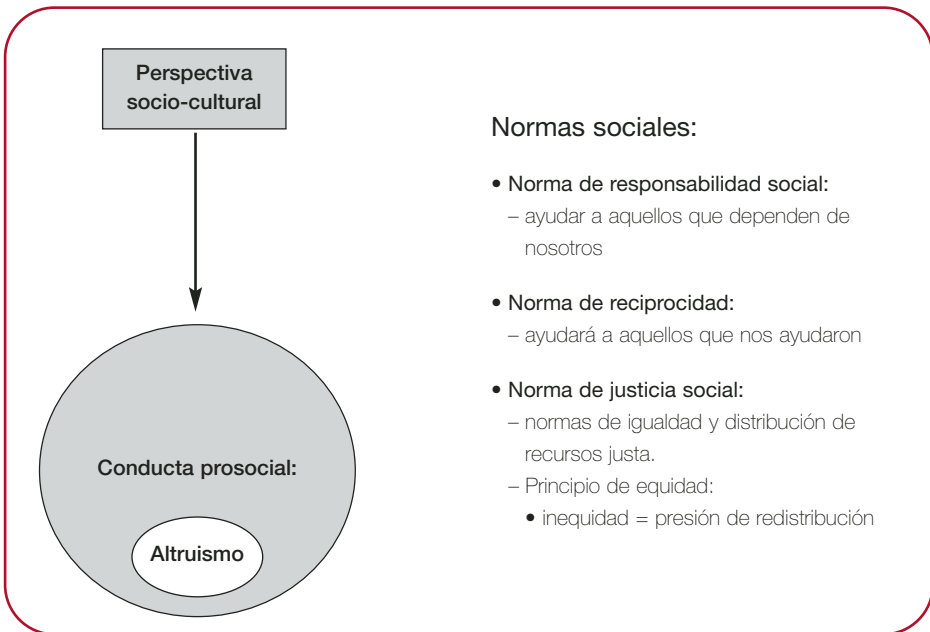
La empatía sería la base de un comportamiento altruista de origen biológico característico del ser humano.

En cualquier caso, la evolución humana no sólo es de naturaleza biológica sino también cultural. Por esta razón, el altruismo humano no puede explicarse exclusivamente en términos evolucionistas (Brown, 1986). En el próximo apartado examinaremos las acciones prosociales desde esta otra perspectiva.

3.2 Perspectiva socio-cultural

Algunos autores sostienen que la base genética del comportamiento tan solo podría explicar un 10% del comportamiento prosocial (Wilson y Lumsden, 1981). Según estos planteamientos, el hecho que los seres humanos tengamos un potencial biológico para las acciones altruistas no significa que las diferencias individuales en el comportamiento prosocial se deban exclusivamente a factores genéticos. Incluso, aunque los genes desempeñen un papel determinante en el comportamiento prosocial humano, los factores ambientales también cuentan.

Perspectiva socio-cultural



En esta línea de argumentación; Wilson (1978, 1981) sugiere que realmente los factores genéticos y culturales no pueden separarse completamente, dado que son interdependientes. Según este punto de vista, lo que se hereda en la especie humana es el potencial para aprender un conjunto amplio de comportamientos sociales y ciertas características de la personalidad que nos predisponen en mayor o en menor medida a ciertas reacciones conductuales. El comportamiento que de hecho se exhiba dependerá en gran medida de la situación social, de la interpretación o valoración cognitiva que se haga de la misma y de las experiencias previas de aprendizaje.

El medio familiar y social desempeñan un papel decisivo como agentes de socialización, a través de los cuales el niño aprende el significado del intercambio y adquiere desde la infancia los valores que hacen posible la cooperación social.

A diferencia de la perspectiva biológica, desde este enfoque se asume que el parentesco no es la clave del comportamiento prosocial, sino que deben primar otros factores para poder explicar el verdadero alcance de las relaciones de ayuda. Para Fukuyama (1995), por ejemplo, uno de los factores clave es la confianza. Si una sociedad tiene una cultura de confianza y, sobre todo, si sus miembros tienen la capacidad de confiar en gente que no sea de su familia, se genera una especie de "capital social", que a la postre resultará tan útil para su bienestar económico como el propio capital financiero. El capital social genera competitividad y resulta crucial para la prosperidad y desarrollo social.

Otra serie de reflexiones desde esta misma perspectiva entienden que el altruismo puede comprenderse mejor teniendo en cuenta el contexto en que se desarrolla y la percepción que el propio interesado tiene de la situación social, que considerándolo como un fenómeno aislado de corte exclusivamente individual (Heal, 1995; cf. Hinde y Groebel, 1995). Royce y Powell, por ejemplo, insisten en la importancia de los aspectos idiográficos, entendiendo la conducta prosocial altruista como el producto o reflejo de un estilo de vida.

De hecho, algunas culturas se caracterizan por el grado de cooperación y de responsabilidad social que promueven en los individuos, mientras que otras no valoran estas cualidades. Los estudios antropológicos han mostrado grandes diferencias entre unos pueblos y otros con respecto al comportamiento prosocial que consideran normal. Hace más de setenta años, la famosa antropóloga Margaret Mead (1935) describió dos pueblos de Nueva Guinea, que a pesar de vivir en la misma isla presentaban características sociales diametralmente opuestas: los "Arapesh" eran amables, afectuosos, cooperativos, generosos y pacíficos; mientras que los "Mundugamor" eran crueles, agresivos, problemáticos, indisciplinados y nada cooperativos. Estudios como los de Mead permiten apreciar el componente cultural del comportamiento prosocial. El hecho de que un motivo o comportamiento constituya un rasgo característico de una cultura particular, no significa que dicho rasgo vaya a estar presente en todos los grupos ni sea un rasgo universal de la naturaleza humana.

Algunas culturas se caracterizan por el grado de cooperación y de responsabilidad social que promueven en los individuos, mientras que otras no valoran estas cualidades.

Con el objeto de comprobar si efectivamente existen diferencias sociales y culturales en el desarrollo de determinados rasgos o comportamientos particulares, como la conducta prosocial, se han llevado a cabo otras muchas investigaciones comparando diferentes medios o grupos sociales. Madsen, Hagan y Knight, por ejemplo, compararon el comportamiento cooperativo de niños criados en medios rurales y urbanos. Los autores encontraron que el tipo de recompensa era un factor importante: tanto en un medio como en otro, los individuos estaban dispuestos a ayudar cuando la cooperación era recompensada directamente y compartida por todos; sin embargo, cuando se cambiaban las instrucciones del juego y sólo había recompensas individuales, las diferencias culturales se ponían de manifiesto y los niños criados en ambientes urbanos se mostraban menos dispuestos a cooperar.

En general, los niños criados en ambientes rurales tradicionales y en pueblos o comunidades pequeñas suelen cooperar más fácilmente que los niños criados en modernos ambientes urbanos o grandes ciudades. Con todo, es fácil que muestren un comportamiento prosocial cuando el coste sea relativamente bajo o quien reciba la ayuda sea alguien conocido; en cambio, cuando se trate de un extraño el patrón no será muy distinto del de los niños de ciudad.

A la luz de estos estudios parece evidente, pues, que la cultura en la que se cría un niño influye decisivamente en su mayor o menor espíritu de cooperación o disposición a ayudar. Lo que faltaría por determinar es el modo en que se inculcan las normas y valores sociales, y el modo en que los individuos las aprenden y generalizan a todo tipo de situaciones.

Beatrice y John Whiting (1973, 1975), llevaron a cabo un estudio comparativo entre varias culturas de distintos continentes, con el objeto de determinar hasta qué punto las variables culturales influían sobre el comportamiento prosocial individual. Los autores encontraron que las puntuaciones de los niños de la India, Okinawa y Nueva Inglaterra eran más bajas que las de los niños de Kenia, Méjico y Filipinas. La variable cultural más directamente asociada con la conducta prosocial era la asignación a edades tempranas de tareas o de responsabilidades familiares relacionadas con la seguridad económica de las familias o con el bienestar de sus miembros.

Esta misma hipótesis también ha sido confirmada por otros autores (Eisenberg, Cialdini, McCreath & Shell, 1987; Staub, 1979). En general, los niños que ya han tenido ocasión de ayudar a los demás alguna vez, es más probable que vuelvan a hacerlo cuando se les presente la ocasión que los que todavía no han tenido esta primera experiencia social.

Por regla general a los niños de ciudad se les asignan menos tareas y responsabilidades, lo que redundaría en menor responsabilidad, menores expectativas por parte de los padres y menor aprendizaje de acciones y capacidades propias del adulto. Por otra parte, los niños de ciudad también suelen participar en menos interacciones sociales que los niños criados en el campo. Los estudios también demuestran que la conducta cooperativa es mayor cuando se trata de una comunidad en la que las funciones económicas importantes están desempeñadas por mujeres, así como en las familias con muchos miembros.

A partir de estos resultados, se puede concluir que habría una serie de factores sociales y culturales que podrían favorecer el comportamiento prosocial. En general, éste sería tanto más probable en las siguientes circunstancias: a) Si la educación por parte de padres y cuidadores insiste en el respeto y consideración hacia los demás, en la importancia de compartir y en la orientación hacia el grupo; b) Si la crianza se lleva a cabo en una comunidad pequeña, con una forma relativamente simple de organización social, o un ambiente rural tradicional; c) Si se trata de una comunidad en la que las funciones económicas importantes están desempeñadas por mujeres; d) Si se vive en una familia numerosa o con muchos miembros; y e) Si desde edades tempranas se les asignan a los niños sus propias tareas y responsabilidades.

3.3 Perspectiva del aprendizaje

Acabamos de destacar la importancia de las normas y valores propios de la cultura en la que estamos inmersos, a la hora de explicar nuestra mayor o menor predisposición a ayudar a los demás. Sin embargo, aún reconociendo su importancia, los factores culturales no bastan para explicar muchos de nuestros comportamientos y acciones concretas. Incluso dentro de una misma cultura, sigue existiendo una amplia variabilidad, que sólo puede explicarse en base a la educación recibida y a las propias experiencias individuales de aprendizaje. Efectivamente, muchas de las diferencias individuales en el comportamiento prosocial de los individuos pertenecientes a una misma cultura se deben a la forma en que han sido educados.

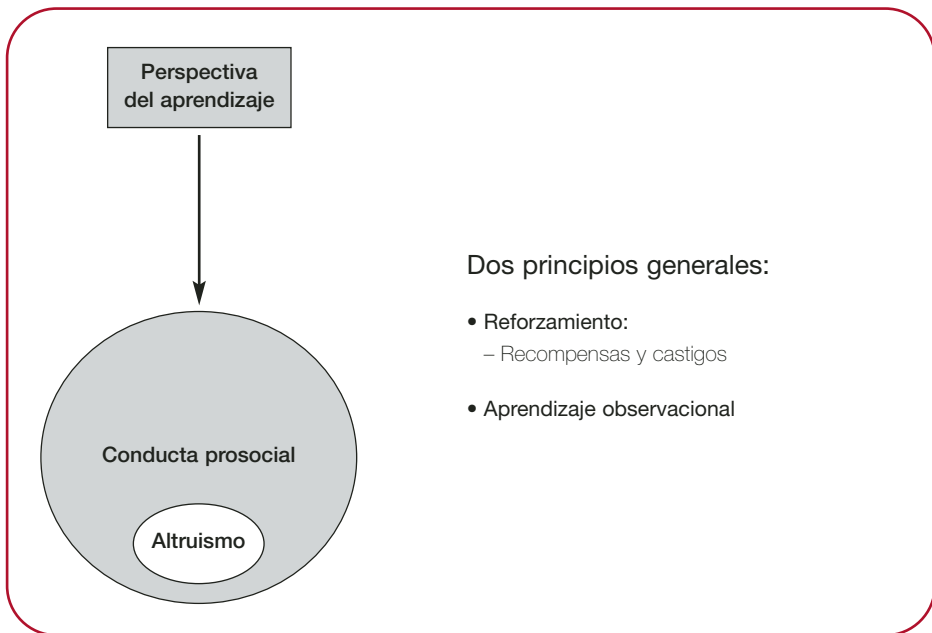
El comportamiento prosocial ha de ser aprendido, teniendo todos los seres humanos el potencial para desarrollarlo.

A través del proceso de socialización se adquieren muchos de nuestros atributos y características personales, motivaciones, actitudes y valores. Como agente de socialización primaria, la familia fomenta en mayor o menor grado las motivaciones internas de sus miembros hacia el altruismo, el comportamiento de ayuda, la generosidad y la consideración hacia los demás.

Muchos de los comportamientos prosociales de los niños son el resultado de sutiles procesos de aprendizaje en el seno de la familia, de la identificación con modelos de conducta o de la imitación del comportamiento observado en los adultos. Este aprendizaje va implícito en las prácticas educativas de los padres y se va desarrollando espontáneamente en la propia dinámica de las relaciones familiares.

En este proceso de desarrollo intervienen dos importantes mecanismos, que tienen que ver con el refuerzo y el modelado. Las teorías del aprendizaje (Bandura, 1978, 1986) asumen una serie de principios y leyes que explican la adquisición, mantenimiento y extinción del comportamiento social.

Mecanismos de aprendizaje del comportamiento prosocial



El término "Refuerzo" se refiere a la regulación del comportamiento en base a sus consecuencias. A lo largo del proceso de socialización aprendemos reglas, adquirimos pautas e

interiorizamos normas sobre el comportamiento adecuado en situaciones concretas. Así, por ejemplo, tras una acción de ayuda, la aprobación por parte de los demás contribuye al desarrollo de un auto-concepto altruista, que puede funcionar como un estándar interiorizado de comportamiento prosocial, que se active en un amplio espectro de situaciones.

“Modelado” es un término genérico utilizado en Psicología para designar el aprendizaje a través de la observación, la identificación y la imitación. El aprendizaje por modelado conlleva la adquisición de nuevas formas de comportamiento a través de la observación del comportamiento de los demás y de la información que recibimos sobre la forma apropiada de actuar en una determinada situación.

En consonancia con estas ideas, algunos estudios han puesto de manifiesto que la probabilidad de prestar ayuda aumenta si hay un modelo llevando a cabo una conducta de ayuda (Bryan y Test, 1967; Macaulay, 1970). También se ha comprobado que las personas que ya hayan sido reforzadas en una situación previa de ayuda, o que se hayan visto anteriormente en una situación similar, son más proclives a prestar ayuda posteriormente (Moss y Page, 1972).

La evidencia indica claramente que los niños suelen imitar las acciones altruistas de modelos a los que observan, y que este aprendizaje puede tener efectos positivos duraderos y generalizables (Rice y Grusec, 1975; Rushton, 1975). En un estudio realizado con la intención de comprobar este extremo, un grupo de niños de 7 a 11 años fue expuesto a un modelo de comportamiento generoso, que donaba a una organización de caridad el premio que había ganado en una competición en la que acababa de participar. De dos a cuatro meses después de haber observado el modelo, se comparó la predisposición de este grupo de niños con la de un grupo de control formado por niños que no había observado el gesto generoso del modelo. En un contexto diferente participaron en una competición y recibieron un premio al término de la misma, constatándose que los niños que observaron al modelo donaban con mayor generosidad sus premios de lo que lo hacían los niños del grupo de control.

Ahora bien, no todos los modelos logran el mismo efecto. Se ha comprobado que los modelos más efectivos y que es más probable que sean imitados son los que tienen control sobre los recursos o las recompensas, los que son competentes y los que se

muestran atentos con el niño (Radke-Yarrow et al., 1983; Grises, 1971; Weissbrod, 1976).

También se ha constatado que los modelos que explican el comportamiento de ayuda, pero no lo llevan a cabo realmente, también son menos efectivos que los que lo ejecutan en situaciones de la vida real en presencia de los niños. Para comprobar esta hipótesis se hizo que un grupo de niños de edades comprendidas entre los tres años y medio y los cinco años y medio, observara el comportamiento de modelo que combinaba la demostración de ayuda con la ayuda real; dos semanas después la frecuencia de un comportamiento de ayuda por parte de los niños había aumentado entre el 24% al 84% gracias al efecto positivo del modelo (Yarrow et al, 1973).

La identificación con los padres también desempeña un importante papel en el desarrollo de las tendencias prosociales. Diversas investigaciones han demostrado que los niños que se muestran generosos suelen considerar a sus padres como personas atentas, cariñosas, generosas, compasivas y con empatía, mientras que los niños que se muestran poco generosos, no suelen ver así a sus padres. Por otra parte, los niños que aprenden a ganarse la aprobación y la autoestima satisfaciendo las exigencias de sus padres tienden a buscar la oportunidad de ayudar a personas similares en el futuro (Lyon y Greenberg, 1991).

Se han estudiado además diversos aspectos de las relaciones familiares que pueden estar contribuyendo al comportamiento prosocial. Entre ellos el establecimiento de un sólido vínculo afectivo en la primera infancia parece facilitar el desarrollo del comportamiento prosocial, tanto en esa etapa como en períodos posteriores, e incluso en la vida adulta. En contrapartida, también se sabe que el abuso y malos tratos en los primeros años de vida puede inhibir las respuestas prosociales e incluso favorecer el desarrollo de una personalidad antisocial. En general, el trato afectuoso y la implicación en los cuidados del niño, la sensibilidad y atención a sus necesidades, y el cariño y la expresión de afecto, están asociados con altos niveles de motivación prosocial.

Los cuidados de los padres, cuando conllevan consideración, amabilidad, generosidad, ayuda y sensibilidad hacia los demás, puede servir como modelo de respuestas prosociales para el niño.

El estilo educativo también suele ser relevante. En general, se ha comprobado que los hijos de padres que desarrollan un estilo educativo basado en la autoridad, muestran más competencia intelectual, más orientación hacia el logro, más capacidad para planificar

sus acciones y mayor competencia social, además de ser más responsables, más amistosos, y estar más dispuestos a cooperar. A diferencia de los métodos autoritarios o negligentes, la disciplina basada en métodos inductivos estimula las tendencias naturales del niño hacia la empatía.

Así, cuando los padres reaccionan a las trasgresiones de los niños razonando con ellos, indicándoles las consecuencias de sus actos sobre ellos mismos y sobre los demás, están modelando la consideración y la preocupación por los otros y una orientación racional y controlada de las relaciones sociales. El recurso por parte de las madres a ofrecer a sus hijos explicaciones sobre el significado emocional de sus acciones, fomenta el comportamiento de reparación (pedir perdón) y el altruismo. En cambio, las prohibiciones verbales por sí solas y el castigo físico suelen lograr el efecto contrario (Zahn-Waxler et al., 1979).

En conjunto, estos estudios parecen poner de manifiesto que el desarrollo de las tendencias prosociales del niño están reguladas por los patrones de comportamiento de los padres, más que por dimensiones concretas de su relación.

Como agente de socialización secundaria, la escuela también fomenta en mayor o menor grado las motivaciones internas hacia el comportamiento de ayuda y la empatía. En este caso el aprendizaje no se produce solamente a través del modelado, sino también a través de la instrucción verbal, la orientación y el consejo por parte de los profesores, la lectura y discusión en grupo, etc. La comunicación verbal sirve como mediador cognitivo, en forma de normas generales, principios y reglas, que pueden ser recordadas y aplicadas en situaciones posteriores.

Las interacciones con los compañeros también pueden facilitar la adquisición o la modificación de comportamientos prosociales. Los amigos pueden ser agentes efectivos de refuerzo facilitando el comportamiento prosocial. En un estudio se pudo comprobar que los niños suelen responder positivamente a las acciones prosociales de otros niños: el 30% de las acciones prosociales espontáneas de los niños de edad preescolar y el 48% de sus respuestas de ayudar y compartir cuando se les pedía, dieron lugar a reacciones en sus compañeros tales como continuar con la conversación o el juego, dar las gracias, mostrar aprobación o sonreír.

También aquí el modelado es uno de los medios principales por los que los niños pueden influirse mutuamente en el desarrollo de las tendencias prosociales. En este sentido tienden a imitar las respuestas prosociales de otros niños que consideran modelos, ya sea en situaciones reales o en otros medios (televisión, cuentos, películas, etc.). Así, los

niños que observan a otros niños donando algo a una causa benéfica, mostrando compasión o ayudando a alguien en una situación de dificultad, es probable que ellos mismos lleven a cabo este tipo de acciones cuando se encuentren en situaciones similares o en momentos posteriores (Bryan y Walbeck, 1970; Elliot y Vasta, 1970; Hartup y Coates, 1967).

Los profesores también pueden reforzar las respuestas de los alumnos con cierta facilidad, llamando la atención del niño sobre sus propios actos prosociales. Ya en la escuela infantil los maestros suelen enseñarle al niño el significado y valor de comportamientos como ayudar, compartir y tener en consideración a otros niños. Además, sirven como modelos y dan lugar a respuestas de imitación. Por otra parte, los programas centrados en el aprendizaje de habilidades, como la empatía o la cooperación, son una muestra evidente de que los colegios pueden potenciar el comportamiento prosocial de los alumnos, así como sus valores.

En apoyo de este punto de vista, en el que se enfatiza la importancia del aprendizaje, algunas investigaciones apuntan a que el comportamiento prosocial aumenta con la edad, a medida que uno va adquiriendo una mayor capacidad para ponerse en el lugar del otro y de empatía, junto con una mayor madurez, niveles más altos de razonamiento moral y un mayor grado de responsabilidad e integración social.

Muchas conductas de conducción, buenas o malas, se aprenden mediante la observación de la conducta realizada por otros conductores, incluyendo la de padres y compañeros. La imitación de la conducta de otros conductores puede influir en nuestras elecciones sobre la distancia de seguridad que mantenemos, señalar o no los giros, llevar abrochado o no el cinturón de seguridad, la velocidad y el nivel de riesgo que aceptamos, entre otras.

En relación con el tráfico, diversas investigaciones han demostrado la influencia de los padres en la conducta de conducción de los hijos. En este sentido, se ha encontrado que la conducción de los adolescentes durante el primer año tras haber obtenido el permiso o licencia se relaciona con la conducción de sus padres. Así, es más probable que los adolescentes cuyos padres han sufrido tres o más accidentes, se vean implicados en al menos un accidente (en comparación con aquellos cuyos padres no han tenido esta experiencia). Asimismo, los adolescentes cuyos padres habían cometido tres o más infracciones, tienen una mayor probabilidad de haber cometido una infracción (en comparación con aquellos cuyos padres nunca habían llevado a cabo este tipo de conducta vial). En definitiva, parece que repetimos los errores y fallos

de nuestros padres. Si “hacemos lo que vemos”, como señalan Hutchinson, Cox y Maffet (1969), ante conductores competitivos y prudentes debemos no sólo imitar y copiar maniobras sino también imitar el estilo de conducción exhibido por dichos conductores.

3.4 Perspectiva cognitiva

Como acabamos de ver, la perspectiva del aprendizaje nos dice que si una persona actúa de un modo prosocial determinado no es porque sea así, sino porque ha aprendido a comportarse así. La consistencia de la conducta dependerá de la consistencia del ambiente, y cambiará en la medida en que cambie el ambiente. Dado que la personalidad se aprende y depende de la experiencia y de las situaciones ambientales, se entiende que la personalidad del individuo puede cambiarse reorganizando las experiencias y situaciones. Haciéndolo debidamente podemos lograr que el tímido se vuelva extrovertido, que el agresivo se vuelva sumiso, o que alguien soso y aburrido se convierta en una persona divertida y entusiasta. Por la misma regla de tres podríamos plantearnos la posibilidad de modificar la conducta antisocial del conductor, enseñándole a actuar de un modo alternativo.

Este tipo de teorías consideran que el ambiente es el factor crítico a la hora de comprender el comportamiento, por lo que no es necesario buscar más allá o mirar en el interior de la mente humana para explicar o predecir las pautas de conducta de una persona. Las contingencias ambientales irán moldeando el comportamiento con independencia de las características internas de personalidad.

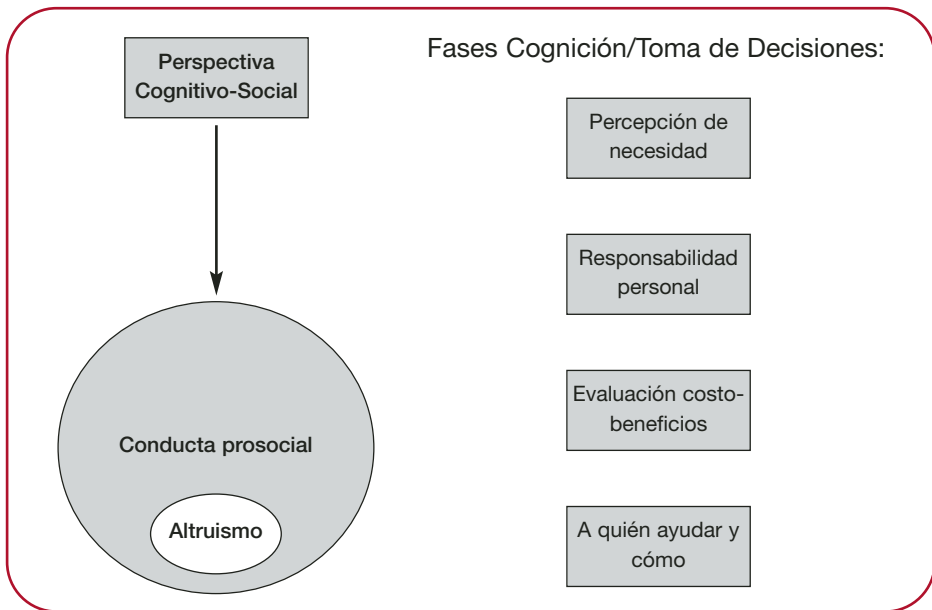
Sin embargo, algunos psicólogos piensan que la naturaleza humana es demasiado compleja para que pueda explicarse en términos tan mecanicistas, que una persona no es una máquina, y que al hacerlos así se están olvidando algunas características y cualidades esenciales del ser humano. Como alternativa a las teorías del aprendizaje, se han propuesto otras explicaciones en las que se destaca la importancia que tienen tanto la situación como la actividad intelectual o cognitiva, a la hora de explicar el comportamiento y la personalidad.

Las teorías menos radicales hablan de rasgos o disposiciones de carácter pero no creen que éstos sean consistentes a lo largo del tiempo y en las distintas situaciones, sino que cambian de una situación a otra. Estas teorías se denominan "*teorías situacionistas*", y defienden que *los rasgos de personalidad varían considerablemente según el contexto*. Un rasgo de personalidad no siempre dará origen a un mismo comportamiento, sino que lo hará o no hará dependiendo de la situación. Las investigaciones al respecto han demostrado que cuando consideramos conjuntamente los rasgos y las influencias ambientales se puede predecir mejor el comportamiento. En general, los rasgos de personalidad serán más determinantes cuanto menos poderosas sean las influencias situacionales. También se ha comprobado que la gente elige ciertas situaciones y evita otras, y que estas elecciones están condicionadas por el grado en que la situación se ajusta a sus rasgos de personalidad. Otra alternativa la representan las llamadas "*teorías cognitivas*". Estas teorías destacan la dimensión consciente y activa del ser humano, considerando que el individuo dirige su atención de forma selectiva e intencionada, percibe, recuerda, piensa, toma decisiones y resuelve problemas. A través de la actividad mental, adquiere y desarrolla conocimiento.

Desde este punto de vista no se niega que la personalidad se aprenda ni que esté fuertemente influenciada por las experiencias ambientales, pero se asume que no hay mentes robots, es decir, que no respondemos mecánicamente a cuanto sucede a nuestro alrededor. Como personas pensamos, razonamos, imaginamos, planeamos, esperamos, interpretamos, creemos y comparamos, evaluamos las circunstancias en que nos encontramos, e incluso hasta podemos controlar nuestro entorno, modificarlo o adaptarnos a él.

Desde esta perspectiva se considera que nuestro modo de actuar no está condicionado exclusivamente por las consecuencias que siguen a nuestras acciones, sino que también está mediatizado por la actividad cognitiva. Buena muestra de ello es que planificamos nuestro futuro y somos capaces de diferir la gratificación, renunciando a una satisfacción inmediata a cambio de un resultado que está por venir pero que nos conviene más. La capacidad para demorar la gratificación es un elemento importante que nos ayuda a ser más competentes y productivos. Por otra parte, también aprendemos por imitación, y para que la imitación sea efectiva es necesaria una buena dosis de atención y de memoria. Para aprender algo viendo a un modelo hay que observar detenidamente, memorizar, reproducir mentalmente la secuencia de pasos y practicar una y otra vez, siendo conscientes de nuestros errores y corrigiéndolos, antes de poderlo incorporar a nuestro repertorio de conductas.

Perspectiva Cognitivo-Social



Es evidente, pues, que nos adaptamos a los diferentes contextos. Un mismo individuo puede comportarse de modo diferente en distintas situaciones o incluso en una misma situación en distintos momentos. Para explicar el porqué se ha insistido en la necesidad de considerar lo que uno piensa y siente antes de actuar.

Las teorías cognitivas consideran que antes de actuar evaluamos nuestras circunstancias sociales y a nosotros mismos. Estas apreciaciones, que incluyen valores, metas, creencias, compromisos y expectativas, determinan nuestras emociones, incluso en ausencia de una causa explícita e influyen en nuestro comportamiento.

Las personas exploramos continuamente el ambiente, en busca de señales que nos digan cómo actuar y también cómo sentirnos. Las emociones surgen cuando nos tropezamos con algo que tiene un significado personal para nosotros en la medida en que podría ser beneficioso o perjudicial para nuestro bienestar actual u objetivos a largo plazo. La evaluación cognitiva sería un juicio a partir de la información recogida. El mero hecho de que alguien nos haya amenazado o insultado, no causa por sí mismo una reacción emocional, a menos que veamos en ella un peligro. En otros términos, las emociones no son el resultado de la situación objetiva en que nosotros nos encontramos, sino de nuestra valoración de dicha situación en función de nuestros deseos, necesidades y recursos.

La evaluación cognitiva tendría dos niveles. En una apreciación primaria, evaluamos si lo que está pasando es pertinente a nuestro bienestar personal, o cómo podría afectarnos. En una apreciación secundaria, evaluamos nuestras opciones y recursos, o cómo podríamos responder al problema. Hacemos estas apreciaciones de acuerdo con una serie de dimensiones, como por ejemplo el grado de atención que requiere, si es algo novedoso o que ya conocemos, si el resultado es o no previsible, si escapa o no a nuestro control, si nos resulta agradable, si entrañará dificultades, si lo merecemos o no, o si es inevitable.

Así pues, factores conscientes, como percepciones, planes, expectativas y metas influyen en el pensamiento, en las reacciones emocionales y en el comportamiento de la persona. Si se tratara de percepciones distorsionadas, creencias erróneas o pensamientos irracionales y auto-derrotistas podrían dar origen a problemas de adaptación. En estos casos es posible invertirlos: se pueden cambiar conductas y sentimientos cambiando las cogniciones, adquirir formas de pensar alternativas, aumentar el autocontrol y potenciar nuestra capacidad para hacer frente con éxito a los problemas.

Un concepto importante a este respecto es el de auto-eficacia o eficacia personal. Este concepto se refiere a la creencia de que uno es capaz de manejar por sí mismo una determinada situación y conseguir resultados positivos. La idea es adquirir confianza en uno mismo y en la propia capacidad con los mensajes apropiados. De este modo se desarrolla un sentimiento de seguridad subjetiva que nos permite afrontar con éxito una situación. A fuerza de enfrentarnos con distintas situaciones desarrollamos un sentido de *eficacia personal*, que vendría a ser algo así como la creencia de que uno puede dominar una determinada situación y salir airoso de ella logrando resultados positivos. A medida que uno gana confianza se desarrolla la motivación intrínseca aumentando el esfuerzo y la perseverancia en cualquier intento futuro de resolver un problema similar.

4. PERSONALIDAD Y CONDUCCIÓN PROSOCIAL

Samuel Oliner es un superviviente del holocausto de la Segunda Guerra Mundial. Creció en Polonia, y durante la ocupación alemana de 1940, su familia fue asesinada por los nazis. Oliner consiguió escapar escondiéndose, hasta que finalmente una familia cristiana, que vivía en una granja cerca de su casa, lo rescató y lo ayudó a huir. Cuando terminó la guerra, Oliner emigró a los Estados Unidos, donde cursó sus estudios, obtuvo su doctorado en Sociología, y se convirtió en profesor de la Universidad Humboldt. A partir de entonces se dedicó al estudio sistemático de los “rescatadores”, nombre con el que se conoce a los europeos que se dedicaron a esconder y a cuidar judíos y otras minorías condenadas a la aniquilación y al exterminio, arriesgando su propia seguridad, y aún a costa de poner en peligro su propia vida (Hallie, 1979; Oliner y Oliner, 1988).

Todos somos distintos y solemos decir que cada persona es un mundo, pero captar aquello que nos hace ser diferentes de los demás no siempre es tarea fácil. A menudo pensamos que todos tenemos un carácter que se mantiene más o menos estable, pero también es cierto que actuamos en función del contexto, dependiendo de dónde y con quién nos encontremos, y que no siempre reaccionamos del mismo modo, ni siquiera en una misma situación. Tampoco sabemos explicar muy bien el porqué somos como somos, y no sabríamos decir si ya venimos al mundo con un modo de ser definido o nos vamos haciendo, aprendiendo a comportarnos de una forma o de otra. Los psicólogos llevan más de un siglo investigando la “*personalidad*”.

Los psicólogos suelen definir la personalidad como aquel conjunto de pensamientos, emociones y conductas relativamente estables y duraderas que definen el modo distintivo y particular que cada persona tiene de relacionarse con los demás y de interactuar con el mundo.

De acuerdo con esta definición, y expresado con otras palabras, la personalidad no sería sino nuestro *modo característico de pensar, sentir y actuar*. El término ya forma parte de nuestro vocabulario habitual, pero el significado que ha adquirido en el lenguaje cotidiano no siempre coincide con lo que los psicólogos entienden por personalidad cuando llevan a cabo sus investigaciones. A menudo decimos de alguien, por ejemplo, que tiene mucha personalidad, o que no la tiene en absoluto, o bien que es toda una personalidad.

Cuando hablamos así, destacamos ciertas características de la persona que están presentes en él o en ella, pero que no tienen nada que ver con su aspecto físico, ni con sus pertenencias, ni con su mayor o menor inteligencia o posición social. Estamos reconociendo la presencia de ciertos aspectos que hacen que esa persona resulte más o menos atractiva, distinta o poco habitual, o más o menos capaz de captar y mantener nuestra atención. Cuando nos referimos a alguien importante como una personalidad o celebridad nos referimos a personas famosas, pero que son famosas no sólo por lo que hacen, sino también por el modo en que lo hacen. La personalidad se identifica así con el talante, pero también con características asociadas al ambiente y a la función social.

Cualquier descripción de la personalidad nos permite identificar características esenciales de los individuos y, a través de ellas, apreciar sutiles diferencias entre unos y otros.

Desde este punto de vista podríamos pensar en la personalidad como una especie de huella dactilar, es decir, como una representación de nosotros mismos que podemos comparar con las de otras personas para identificar nuestras semejanzas y diferencias con los demás. Persona y personalidad no son lo mismo. La persona es un ser humano mientras que la personalidad es un modo de ser y como tal una construcción, es decir, algo artificial. Aún así la personalidad no existe en el vacío, ni al margen de la persona, sino que la contempla en su contexto social, y se refiere al modo peculiar en que cada individuo piensa, siente y actúa cuando se relaciona con los demás, en las distintas situaciones que se va encontrando en su vida diaria, incluyendo el tráfico.

En relación con la conducta prosocial, algunas personas parecen mostrar una cierta tendencia o predisposición estable a pensar en el bienestar y los derechos de otras personas, a sentir preocupación y empatía hacia ellos y a actuar de una manera que les beneficie. Por esta razón, algunos estudios han propuesto la noción de "personalidad altruista" como un concepto viable. La evidencia a favor de esta idea se basa tanto en estudios experimentales como longitudinales. Los primeros muestran la existencia de diferencias de personalidad constatadas entre las personas que estaban dispuestas a dar su ayuda en la vida real en situaciones que implicaban un alto coste y un grupo de control; los segundos han constatado la estabilidad de dicha respuesta prosocial a lo largo del tiempo. La cuestión se puede enfocar desde distintos puntos de vista, que variarán según la perspectiva teórica adoptada. Comenzaremos por revisar las principales formas de plantear cualquier discusión sobre la personalidad, y a continuación revisaremos las variables de personalidad supuestamente relacionadas con el comportamiento prosocial.

4.1 Teorías de la personalidad

A todos nos gusta observar a los demás y especular sobre su forma de ser o de actuar en un momento dado. A menudo juzgamos a los demás a la ligera y sacamos conclusiones precipitadas sobre su carácter, comprobando posteriormente que estábamos equivocados. Es fácil que así ocurra. Si en cambio acertamos, solemos decir que "somos buenos psicólogos", o que "tenemos mucha psicología" para la gente, aún sin tener los estudios. La psicología nos ayuda a reducir la probabilidad de equivocarnos, y con esta finalidad se han llevado a cabo numerosas investigaciones que han tratado de identificar modos característicos de responder o de actuar. A partir de aquí, se ha propuesto la existencia de tipos biológicos, disposiciones de carácter, dinámicas psicológicas, tendencias motivacionales, y toda una serie de hipótesis y explicaciones teóricas que han ido evolucionando con el paso del tiempo y que han gozado de distinto grado de aceptación, popularidad y duración.

La personalidad es una realidad compleja y polifacética, que puede ser enfocada desde múltiples perspectivas. De hecho las distintas teorías se han centrado en diferentes aspectos o dimensiones de la personalidad. Sin embargo, ninguna de ellas ha podido apresarla en toda su complejidad. Aún así, todas las explicaciones propuestas han contribuido en mayor o menor medida a comprenderla mejor, por lo que no debiéramos considerarlas como alternativas excluyentes, sino más bien como puntos de vista complementarios acerca de una misma realidad.

Las teorías sobre la personalidad difieren entre sí en una serie de cuestiones básicas que a menudo dependen de la perspectiva adoptada. Estas cuestiones tienen que ver con la mayor o menor importancia que se otorga a los factores biológicos o a los factores sociales a la hora de explicar nuestro modo de ser, cuáles son las motivaciones básicas que nos hacen ser o actuar de un modo determinado, hasta qué punto son flexibles y consistentes nuestros rasgos de personalidad, si intervienen o no mecanismos de naturaleza inconsciente, o los planteamientos de base acerca de nuestra naturaleza y condición humana. En las siguientes líneas describiremos algunas de las principales teorías sobre la personalidad, como las tipologías, las teorías de rasgos, las teorías psicoanalíticas, las teorías conductuales y cognitivas, y las teorías humanistas.

a) Tipologías

Las primeras teorías sobre la personalidad recibieron el nombre de tipologías, y consideraban que *la personalidad iba ligada a factores biológicos y guardaba relación con el aspecto físico*. En otras palabras, que existía una relación entre lo somático y lo psíquico, de tal modo que una forma característica del cuerpo se correspondía con un determinado tipo de carácter. Estas tipologías hablaban de tres somatotipos básicos, asociados a otros tantos tipos de personalidad, denominados endomorfo, mesomorfo y ectomorfo. El "*tipo endomorfo*" hacía referencia a una persona gruesa, blanda y rechoncha, que se correspondería con un carácter apacible, gregario y amante de la buena mesa. El "*tipo mesomorfo*" sería el de una persona fuerte, atlética y musculosa, que se correspondería con un carácter decidido, enérgico y asertivo. El "*tipo ectomorfo*" sería el de una persona delgada y de aspecto frágil, propio de un carácter introvertido, medroso y comedido.

Evidentemente se trata de una teoría meramente intuitiva, que hoy en día no se considera válida desde el punto de vista científico. No existe evidencia empírica que demuestre ninguna relación significativa entre la forma del cuerpo y el tipo de personalidad. Por otra parte, es demasiado simplista, ignorando la amplia diversidad y complejidad de características humanas, que hace que muchas personas simplemente no encajen en estas categorías. En cualquier caso, las primeras tipologías sirvieron para que los teóricos de la personalidad buscaran explicaciones más elaboradas y desarrollaran investigaciones más rigurosas sobre el carácter, que desembocaron en un tipo de teorías conocidas con el nombre de "teorías de los rasgos".

b) Teoría de los rasgos

Las llamadas "teorías de rasgos" consideran que pueden identificarse ciertas disposiciones de carácter, que pueden entenderse como tendencias a responder o a actuar de un modo característico, como por ejemplo la introversión o la extraversión, que nos harían ser más abiertos o más reservados. Estas pautas o disposiciones generales reciben el nombre de rasgos de personalidad y se considera que constituyen las unidades básicas de personalidad. Dentro de esta misma perspectiva existen diversas explicaciones, de tal modo que el número y variedad de rasgos dependerá del autor que haga la propuesta. Todas ellas coinciden en considerar los rasgos como los elementos fundamentales a partir de los cuales se puede definir y describir la personalidad, aunque no todos ellos destacan los mismos rasgos.

Los primeros estudios se plantearon como objetivo tratar de establecer el mayor número posible de rasgos de personalidad. A modo de estrategia de investigación, comenzaron

por buscar conceptos recogidos en el diccionario que pudieran servir para definir la personalidad, llegando a identificar unas 18.000 palabras que podrían utilizarse para describir a la gente. Con el fin de reducir el amplio número de palabras, se intentaron agrupar en categorías. Con ayuda de ciertas técnicas estadísticas encontraron que todas ellas podrían subordinarse a un escaso número de factores. Los factores son, pues, categorías que aluden a ciertas características de personalidad. Estas categorías pueden representarse como dimensiones bipolares, es decir, como continuos que van desde un extremo hasta otro extremo, y la personalidad del sujeto puede describirse en términos de una mayor o menor presencia de cada rasgo, según la mayor o menor proximidad a uno u otro extremo.

Por ejemplo, un investigador americano llamado Raymond Cattell (1943) propuso 16 factores de personalidad y construyó un cuestionario para evaluar la personalidad de acuerdo con estos factores. Este cuestionario, adaptado y actualizado, se sigue utilizando hoy en día en muchos procesos de evaluación clínica y selección de personal. Estos 16 factores son los siguientes: 1) Introverso-Extroverso; 2) Menos inteligente-Más inteligente; 3) Estable-Neurótico; 4) Sumiso-Asertivo; 5) Serio-Desenfadado; 6) Expeditivo-Conciencioso; 7) Tímido-Arriesgado; 8) Rígido-Flexible; 9) Confiado-Desconfiado; 10) Práctico-Imaginativo; 11) Franco-Astuto; 12) Plácido-Ansioso; 13) Conservador-Aventurero; 14) Dependiente-Autosuficiente; 15) Indisciplinado-Disciplinado; y 16) Relajado-Tenso.

Otro investigador británico, llamado Hans J. Eysenck (1947), redujo el número de factores a dos: 1) Estabilidad-Inestabilidad; y 2) Introversión-Extraversión. Tras pasar los cuestionarios de personalidad a un gran número de personas y analizar estadísticamente los resultados, encontró que todo podía reducirse a estas dos dimensiones de personalidad. La introversión sería la tendencia a ser reservado, independiente y tranquilo. La extraversión la definía como la tendencia a ser sociable, activo y buscar diversión. La estabilidad e inestabilidad se referirían a la tendencia a un mayor o menor control o equilibrio emocional. El autor también descubrió que ambas dimensiones estaban relacionadas entre sí. Así, por ejemplo, una personalidad estable e introversa es sinónimo de un individuo cuidadoso, equilibrado y tranquilo, mientras que una personalidad extravertida e inestable es propia de alguien agresivo, impulsivo y fácilmente excitable. Esta teoría es conocida como "*teoría bifactorial*" y también aquí existe un cuestionario de personalidad ampliamente utilizado que puede cumplimentarse para conocer nuestras disposiciones de carácter.

Hoy en día, la mayor parte de los psicólogos contemporáneos consideran que no existen dos, sino cinco dimensiones básicas de personalidad. Esta forma de entender y describir la personalidad se conoce con el nombre de “*modelo de los cinco factores*”. Según este modelo, la personalidad podría describirse con cinco dimensiones o factores principales: 1) Estabilidad; 2) Extraversión; 3) Franqueza; 4) Cordialidad y 5) Escrupulosidad. Al igual que en los casos anteriores, cada uno de estos factores constituye una categoría y representa un continuo:

Estabilidad se refiere al grado de inestabilidad o desequilibrio emocional. Las personas inestables serían propensas a sufrir desajustes y problemas psicológicos, como por ejemplo ansiedad o depresión, serían impulsivas, vulnerables y perderían el control con facilidad. Las personas estables serían más equilibradas, mejor adaptadas, más realistas, y capaces de tolerar mejor la frustración.

Extraversión se refiere sobre todo a las relaciones sociales, y en particular a la forma de interactuar con los demás, así como a la frecuencia e intensidad de las interacciones. Los extravertidos suelen ser personas más predispuestas a las relaciones interpersonales y tienden a ser vitalistas, expansivos y decididos, mientras que los introvertidos suelen tener una peor predisposición a las relaciones sociales y mostrarse más pasivos y reservados.

Apertura se refiere a la tendencia a buscar activamente y tener nuevas experiencias. La apertura indicaría curiosidad, imaginación y presencia de actitudes y valores poco convencionales, así como la propensión a reacciones emocionales más intensas. Las personas herméticas tienden a ser más convencionales, conservadoras y rígidas, y suelen ser más frías en su respuesta emocional.

Cordialidad se refiere a la disposición hacia el prójimo y a la facilidad para conectar con los demás. Las personas cordiales o agradables tienden a ser bondadosas, confiadas y dispuestas a ayudar a los otros. Las personas desagradables tienden a ser desconfiadas, irritables y vengativas, y en sus relaciones con los demás tiende a primar la discordia.

Escrupulosidad hace referencia a la mayor o menor organización, disciplina y perseverancia, que muestra una persona a la hora de perseguir sus metas. Las personas escrupulosas tienden a ser trabajadoras, ambiciosas y con un alto grado de motivación intrínseca. Las personas que no lo son, suelen mostrarse indolentes, negligentes y tener poca capacidad de sacrificio.

Las teorías de los rasgos han servido para identificar patrones estables y consistentes de actuación que los individuos muestran en diferentes situaciones y, a través de ellos, para

describir las diferencias existentes entre las personas. En el desarrollo o adquisición de los rasgos intervienen factores genéticos y de aprendizaje, aunque las teorías de los rasgos no se plantean la importancia relativa que los factores biológicos o las influencias ambientales y culturales, puedan tener a la hora de explicar la personalidad. Tal vez sea ésta una de sus principales limitaciones: resultan útiles para describir la personalidad, pero apenas nos ayudan a explicarla. En cualquier caso, las teorías de los rasgos han contribuido al desarrollo de la medición psicológica a través de los llamados cuestionarios o tests de personalidad. Otras teorías han propuesto otro tipo de variables para tratar de comprender por qué la gente es como es y hace lo que hace, elaborando otras hipótesis explicativas.

a) Teoría psicoanalítica

Algunas teorías consideran que buena parte de nuestros mecanismos psicológicos son de naturaleza inconsciente. Pensamientos, emociones, instintos, deseos y motivaciones nos impulsan a actuar de un determinado modo sin que seamos conscientes de ello. Esta es la idea principal que subyace a las llamadas *"teorías psicoanalíticas"*, según las cuales *la personalidad consta de tres partes o tres estructuras básicas, una de naturaleza irracional, una de naturaleza racional y otra de tipo moral.*

La primera de ellas equivaldría al inconsciente y vendría a ser una especie de depósito de energía que nos impulsa a satisfacer nuestras necesidades básicas. Es una parte de nosotros mismos que no atiende a razones, sino que funciona de modo puramente impulsivo tratando a toda costa de procurar placer y evitar el malestar dando rienda suelta a nuestro instintos, fundamentalmente sexuales y agresivos. La segunda estructura equivaldría a la conciencia y a la voluntad, y sería nuestra parte racional, es decir, aquella parte de nosotros mismos que atiende a razones, juzga, valora, decide y actúa en consecuencia. Evidentemente también busca el bienestar, pero no a toda costa, y procurando mantenerse siempre dentro de los límites que la propia realidad nos impone. La tercera parte de nuestra personalidad equivaldría a nuestra conciencia moral, y dentro de ella se incluirían todas las reglas y preceptos que hemos ido aprendiendo e interiorizando a lo largo de nuestra vida, incluyendo las normas sociales, nuestros valores, sentimientos morales y creencias religiosas.

Cada parte de nosotros mismos tiene sus propias exigencias, por lo que a menudo entran en conflicto. Cuando esto ocurre experimentamos ansiedad y si el conflicto es muy acentuado nos sentimos angustiados. Inconscientemente tendemos a liberarnos de la angustia poniendo en marcha ciertos mecanismos psicológicos que los psicólogos denominamos mecanismos de defensa. Está claro que la mente se defiende de sí

misma, para evitar que la persona sufra, aunque esto ocurra de forma automática e imperceptible. El más conocido y habitual de estos mecanismos es la represión, que lo que hace es inhibir ciertas ideas o ciertos sentimientos perturbadores para evitar que puedan molestarnos, manteniéndolos ocultos en algún lugar de la mente. Otros mecanismos de defensa se denominan racionalización, desplazamiento, sublimación, proyección, formación reactiva y regresión.

Otras teorías de corte psicoanalítico conceden mayor importancia a los procesos de pensamiento consciente, así como a los factores sociales y culturales. Algunas hipótesis consideran que el principal motivo humano es la necesidad de seguridad, y afirman que para hacer frente a la ansiedad ponemos en marcha tres tipos de estrategias: acercarnos a los demás, alejarnos de los demás o volvernos contra ellos. Otras hipótesis consideran que ponemos en marcha mecanismos compensatorios para superar nuestros complejos y adaptarnos a nuestros propios conflictos internos, siendo éste un proceso que pasa por desarrollar intereses sociales e integrarnos en la comunidad. Todas estas teorías se basan en observaciones empíricas y aumentan nuestra capacidad explicativa, aunque no gozan del sólido respaldo que proporcionan los datos experimentales, lo que hace que sea difícil corroborar sus afirmaciones.

b) Teoría conductista

Para tratar de evitar este problema algunos psicólogos sugieren que la investigación se limite a aquello que pueda observarse y medirse. En la práctica esto supone centrarnos en las cosas que hacemos y decimos, es decir, en nuestra conducta, por lo que estas teorías reciben el nombre de *"teorías conductistas"*. En relación con la personalidad se considera que ésta viene definida por *un conjunto de conductas observables, aprendidas a través de una serie experiencias bajo la influencia de un determinado ambiente*. Las teorías conductistas más radicales entienden que la personalidad siempre está determinada por el ambiente externo, y evitan hablar de predisposiciones o rasgos.

Así pues, si una persona actúa de un modo determinado no es porque sea así, sino porque ha aprendido a comportarse así. La consistencia de la conducta dependerá de la consistencia del ambiente, y cambiará en la medida en que cambie el ambiente. Dado que la personalidad se aprende y depende de la experiencia y de las situaciones ambientales, se entiende que la personalidad del individuo puede cambiarse reorganizando las experiencias y situaciones. Haciéndolo debidamente podemos lograr que el tímido se vuelva extravertido, que el agresivo se vuelva sumiso, o que alguien soso y aburrido se convierta en una persona divertida y entusiasta.

Las teorías conductistas radicales tampoco hablan de sentimientos ni de pensamientos, sino simplemente de conductas explícitas, con lo que la personalidad se identifica con el modo de actuar o la acción individual propiamente dicha. Consideran que el ambiente es el factor crítico a la hora de comprender el comportamiento por lo que no es necesario buscar más allá o mirar en el interior de la mente humana para explicar o predecir las pautas de conducta de una persona. Las contingencias ambientales irán moldeando el comportamiento con independencia de las características internas de personalidad.

Las teorías conductistas conceden gran importancia a una cuidadosa observación del comportamiento y, sin duda, ganan en objetividad con respecto a cualquier otra teoría, pero para algunos psicólogos este planteamiento es demasiado reduccionista. Piensan que la naturaleza humana es demasiado compleja para que pueda explicarse en términos tan mecanicistas, que una persona no es una máquina, y que cuando se proponen contingencias de reforzamiento se están olvidando algunas características y cualidades esenciales del ser humano que no pueden explicarse adecuadamente en estos términos. Como alternativa a las teorías conductistas, se han propuesto otras explicaciones en las que se destaca la importancia que tienen tanto la situación como la actividad intelectual o cognitiva, a la hora de explicar el comportamiento y la personalidad.

Las teorías menos radicales hablan de rasgos o disposiciones de carácter pero no creen que éstos sean consistentes a lo largo del tiempo y en las distintas situaciones, sino que cambian de una situación a otra. Estas teorías se denominan "*teorías situacionistas*", y defienden que *los rasgos de personalidad varían considerablemente según el contexto*. Un rasgo de personalidad no siempre dará origen a un mismo comportamiento, sino que lo hará o no hará dependiendo de la situación. Las investigaciones al respecto han demostrado que cuando consideramos conjuntamente los rasgos y las influencias ambientales se puede predecir mejor el comportamiento. En general los rasgos de personalidad serán más determinantes cuanto menos poderosas sean las influencias situacionales. También se ha comprobado que la gente elige ciertas situaciones y evita otras, y que estas elecciones están condicionadas por el grado en que la situación se ajusta a sus rasgos de personalidad. Otra alternativa la representan las llamadas "*teorías cognitivas*". Estas teorías destacan la dimensión consciente y activa del ser humano, considerando que el individuo dirige su atención de forma selectiva e intencionada, percibe, recuerda, piensa, toma decisiones y resuelve problemas. A través de la actividad mental, adquiere y desarrolla conocimiento.

c) Teoría humanista

Un punto de vista complementario es el de las llamadas "teorías humanistas". Los psicólogos humanistas conceden mucha importancia a la subjetividad y se centran en la persona y en su experiencia interior. En este sentido se fijan no tanto en las situaciones objetivas cuanto en el significado que tienen para el sujeto. Entienden que la conducta individual no puede explicarse adecuadamente si sólo se estudia desde fuera y de forma objetiva, sin referencia al mundo interno de significados y valores personales.

Sencillamente no se puede dejar de lado la propia experiencia personal si queremos entender el modo de obrar.

Las teorías humanistas reciben este nombre porque resaltan nuestras características distintivas y específicamente humanas insistiendo en aquellos rasgos o cualidades esenciales que nos definen como seres humanos y nos diferencian como tales, dejando al margen nuestra condición de organismos biológicos. Entienden que todo ser humano está orientado hacia el futuro, y cada cual es libre y capaz de decidir, de gobernar su vida y de elegir su propio destino. De este punto de vista insistirán en la idea de autodeterminación, entendiendo nuestra vida como un proceso de crecimiento personal, en el que vamos madurando progresivamente a medida que vamos desarrollando todo el potencial inherente a cada persona. El pleno desarrollo de este potencial es lo que nos llevaría a sentirnos realizados como seres humanos.

En consonancia con estas ideas, los humanistas proponen una teoría de la personalidad basada en el concepto de necesidad. En este sentido consideran que toda conducta obedece a una serie de necesidades instintivas comunes a todos los miembros de la especie humana. El ser humano raramente llega a un estado de plena satisfacción, ya que cada vez que un deseo es satisfecho aparece otro nuevo en su lugar y así indefinidamente. Las necesidades humanas se ordenan de acuerdo con un orden jerárquico y secuencial en cinco niveles: en la base se encuentran las más básicas y primeras en aparecer; las necesidades superiores surgen cuando las inferiores están suficientemente satisfechas. Cuanto más lejos se llegue en su satisfacción, tanto mayor será la salud, humanidad e individualidad. La frustración de las necesidades conducirá a problemas o desequilibrios psicológicos. De abajo a arriba el orden sería: (1) Necesidades fisiológicas; (2) Necesidades de seguridad; (3) Necesidades de pertenencia y amor; (4) Necesidades de estima; y (5) Necesidades de autoactualización.

El concepto de "autoactualización" o "autorrealización" se define en tres acepciones complementarias como: (a) la realización creciente de nuestras potencialidades,

capacidades y talentos; (b) el pleno conocimiento y aceptación de uno mismo; y (c) la tendencia a la unidad, integración o sinergia. Cuanto más se logra el desarrollo más se desea, por lo que la necesidad de crecimiento nunca se satisface plenamente, es decir, tendemos a la perfección aunque nunca lleguemos a alcanzarla. En este sentido la autoactualización no se entiende como un estado sino un proceso continuo de desarrollo y cambio. La autorrealización conlleva una serie de actitudes, comportamientos y valores positivos e indicadores de madurez como la percepción realista y aceptación de uno mismo, relaciones interpersonales sinceras y humanas, espontaneidad, focalización en los problemas y no en uno mismo, creatividad, capacidad de admiración y éxtasis, comportamiento ético y moralidad. Las personas autorrealizadas son auténticas y plenamente humanas y constituyen la realidad de lo que muchos podríamos llegar a ser.

4.2 Variables de personalidad y conducción prosocial

¿Hay una personalidad altruista? ¿Hay un conjunto de atributos o de características que distinguen a la gente que está dispuesta a ayudar? Muchas investigaciones han demostrado que ciertas formas de comportamiento prosocial se mantienen estables a lo largo del tiempo y también se presentan de forma consistente en diferentes situaciones. (Dunn y Munn, 1986; Krebs y Sturup, 1982; Whiting y Whiting, 1975; Baumrid, 1971; Block y Block, 1973; Radke-Yarrow y Zahn-Waxler, 1984; Bem y Allen, 1974; Eisenberg-Berg y Hand, 1979; Eisenberg, Cameron, Tryon y Dodez, 1981). De acuerdo con estos estudios, comportamientos prosociales como dar, cooperar, compartir, ayudar, consolar, etc., no serían meros hábitos, sino tendencias estables, duraderas y generalizadas.

En principio parece razonable suponer que nuestras disposiciones prosociales, es decir, nuestra mayor o menor predisposición a ayudar a los demás, y en general a la cooperación social, podrían estar asociados al carácter o a nuestra forma de ser. Sin embargo, los datos de que disponemos no son del todo concluyentes como para afirmar que el comportamiento prosocial sea un rasgo definido de personalidad. En cualquier caso, sí que parecen existir determinadas características y atributos personales como la

sociabilidad, la autoestima, y el ajuste emocional, que aunque no están directamente relacionadas con el comportamiento prosocial, podrían estar influyendo de modo indirecto.

Una forma de investigar si existe una personalidad altruista consiste en examinar los rasgos de personalidad de individuos que hayan destacado por su altruismo. Las características personales de aquellos individuos que hayan llamado la atención por haber sido capaces de ofrecer su ayuda en condiciones extraordinarias, podrían compararse con las de otras personas que se hayan encontrado en esa misma situación y no se hayan prestado a ayudar (Worchel, Cooper, Goethals y Olson, 2003).

Esto es justamente lo que hicieron Samuel y Pearl Oliner (1988), quiénes llevaron a cabo un interesante estudio sobre personas que durante la Segunda Guerra Mundial, arriesgaron su vida para salvar judíos del genocidio nazi. Oliner y su esposa localizaron y entrevistaron a 231 personas que rescataron judíos y miembros de otros grupos étnicos, y compararon sus características con una muestra de 126 individuos que no intentaron rescatar a nadie durante la guerra. Ambos grupos de estudio fueron equiparados en cuanto a edad, género, educación y región geográfica antes del análisis de los resultados de las entrevistas. Se encontraron diferencias significativas en varias características de personalidad.

La primera de estas características es denominada por Oliner "extensividad", y haría referencia a la capacidad de sentir empatía y responsabilidad por los miembros de grupos que no son los propios. Los que rescataron víctimas del holocausto refirieron fuertes sentimientos de responsabilidad por el bienestar de los demás y una intensa necesidad de actuar para ayudarlos. Además, sentían el dolor y el sufrimiento de las víctimas, lo que revelaría que los sentimientos de empatía emocional constituyeron un motivo en su decisión de ayudar. Ahora bien, a diferencia de las personas que no ayudaron, pusieron en práctica sus sentimientos de empatía y responsabilidad tanto con los miembros de su propio grupo (otros cristianos), como con personas que consideraban diferentes.

Otro factor de distinción tiene que ver con su socialización y educación infantil. De acuerdo con las explicaciones desarrolladas en las líneas precedentes, los rescatadores tuvieron padres que no empleaban el castigo físico para controlar la conducta de sus hijos, sino que utilizaban el diálogo y el razonamiento, explicándoles lo que habían hecho mal y aclarándoles qué conductas esperaban de ellos. Además tenían padres que funcionaron como modelos de conducta moral. Todos estos aspectos de la educación

infantil fomentaron una tendencia orientada a los demás que facilitó su decisión de ayudar durante los años de la ocupación nazi.

Otros autores, como Tec (1986), han encontrado más diferencias interesantes. Según este autor, los rescatadores suelen ser miembros marginales de su comunidad, con un escaso sentimiento de integración social en su ámbito local, pero se muestran muy independientes y con un alto grado de satisfacción y realización personal. En otras palabras, se ven a sí mismos como extraños que se apartan de las normas para lograr sus objetivos personales. Además, son personas que ya ayudaban al prójimo antes de la guerra, lo que demuestra que la ocupación nazi no fue determinante de su motivación altruista, sino simplemente una oportunidad para tender la mano a quien lo necesitaba.

Con todo, aunque estas diferencias de personalidad entre rescatadores y no rescatadores aportan pruebas sobre la influencia de la personalidad en la conducta de ayuda, los estudios presentan algunas limitaciones metodológicas que hacen que no puedan considerarse como definitivas (Piliavin y Charng, 1990; Schroeder, Penner, Dovidio y Piliavin, 1995; Worchel, Cooper, Goethals y Olson, 2003).

La personalidad altruista también puede ponerse de manifiesto en circunstancias menos dramáticas, como por ejemplo al ayudar a un compañero de trabajo, participar en un voluntariado o donar sangre. Varios estudios de psicología social han examinado la relación entre las características de personalidad y la conducta voluntaria, encontrando una serie de rasgos que parecen estar relacionados con la personalidad prosocial, como por ejemplo la empatía disposicional y la empatía orientada a otro. Las personas con una puntuación alta de empatía orientada al otro afirman sentir mayor comprensión y preocupación por las personas que están en apuros, estiman que los costos de ayudar son más bajos, y no les importaría dedicar más tiempo a trabajar como voluntarias en centros de beneficencia ni, en general, invertir su tiempo y sus capacidades en beneficio de los demás (Davis, 1983; Schroeder, Penner, Dovidio y Piliavin, 1995; Worchel, Cooper, Goethals y Olson, 2003).

Complementariamente existe toda una serie de investigaciones realizadas con niños, que han tratado de encontrar relaciones entre la estructura de la personalidad y el comportamiento prosocial (Eisenberg y Musen, 1989). Los estudios son consistentes y, aunque las correlaciones son bajas, permiten establecer algunas conclusiones al respecto. En general, los niños que muestran mayor predisposición prosocial parecen estar mejor adaptados, tener más habilidades sociales, ser más asertivos, más expresivos, más gregarios y, en general, más extravertidos y sociables.

En los niños pequeños las acciones prosociales suelen ir acompañadas de una ligera agresividad, que a estas edades podría ser interpretada como un reflejo de la propia capacidad de respuesta emocional, extraversión y asertividad. Estos rasgos se consideran como cualidades positivas, en la medida en que facilitan la interacción social y ayudan al niño a relacionarse de forma positiva con los demás niños. En cambio, los niños insociables, poco asertivos y con escasa capacidad de respuesta emocional, no suelen acercarse espontáneamente a los demás niños e interactúan menos, siendo menos probable que actúen de modo prosocial o respondan a una petición de ayuda con facilidad. Ahora bien, esto es así cuando se trata de un comportamiento prosocial espontáneo, aunque no tanto cuando se trata de ayudar o de compartir en respuesta a una petición.

Por otra parte, los niños pequeños con una marcada predisposición prosocial tienden a estar bien adaptados, y suelen tener buenas habilidades de afrontamiento y capacidad de auto-control. Así, por ejemplo, en un estudio longitudinal se pudo comprobar que aquellos que destacaban por aspectos de su comportamiento como "prestar ayuda y cooperar", "preocuparse por cuestiones morales", o "ser considerado con otros niños", mostraban una buena capacidad de recuperación tras sufrir una mala experiencia y un buen nivel de auto-control.

Cuando se trata de niños algo más mayores (preadolescentes) la autoestima también parece relevante de cara al altruismo. En general, aquellos chavales que demostraban tener mayor confianza y seguridad en sí mismos y que estaban más satisfechos de sus relaciones con sus amigos, también eran los más altruistas (Mussen et al. 1970).

Complementariamente se han realizado diversas investigaciones tratando de relacionar la conducta prosocial y antisocial, con una serie de variables interpersonales, como por ejemplo la sociabilidad, el liderazgo, el retraimiento social, la agresividad, etc. A este respecto, se han encontrado algunas correlaciones significativas utilizando la técnica del análisis factorial. Ha podido constatarse, por ejemplo, que la socialización del individuo es mayor, cuanto mayor es el refuerzo o incentivo de ayuda que recibe en el ámbito familiar. También, se ha comprobado que existe una alta correlación entre socialización y felicidad, y muy poca entre conducta prosocial y miedos creencias irracionales o prejuicios.

El desarrollo de la personalidad en las primeras etapas de la infancia es un factor esencial en el equilibrio afectivo y en el establecimiento de los vínculos afectivos y relaciones sociales. En general, el cariño y protección de padres y cuidadores potencia la confianza en sí mismo y la autoestima, y propicia la madurez e independencia afectiva y la

responsabilidad social. En cambio, la indiferencia, el desamor y los malos tratos en la infancia propiciarán el desarrollo de una personalidad afectivamente inmadura y dependiente, que precise en todo momento querer y ser querida y caracterizada por la inseguridad, el deseo de protección y el miedo a perder el afecto de los demás, que sin duda tendrá un reflejo en cualquiera de las formas de interacción social.

Cuando el ambiente familiar es favorable, se desarrollará una actitud positiva de cariño, afecto y confianza hacia uno mismo y hacia los demás, que influirá positivamente en el establecimiento de vínculos y relaciones afectivas sólidas y sanas con los otros. La autoconfianza y confianza en el prójimo propiciará la estabilidad afectiva, y la persona estable se mostrará abierta a la relación social, disfrutará de la amistad y del amor con naturalidad, y aprenderá a expresar y compartir sus sentimientos en las distintas situaciones de su vida diaria y de pareja, siendo más probable que desarrolle un sentimiento de interés social y se muestre solidario y cooperativo con los demás.

Del mismo modo, la inseguridad e inestabilidad en estas primeras fases del desarrollo condicionará la formación de vinculaciones disfuncionales, inestables e inseguras. Cuando la familia presente un ambiente conflictivo y cargado de tensiones, el niño crecerá con una actitud de desconfianza y mostrará un comportamiento receloso y hostil, manteniéndose a la defensiva ante cualquier compromiso afectivo. Con el tiempo, esa actitud defensiva inicial puede derivar en una predisposición negativa que se muestre de forma inflexible y habitual en cualquier tipo de relación y situación social. También podría derivar en patología, como en el caso de las personas frías, que no saben querer al prójimo y permanecen indiferentes ante los sentimientos ajenos, de las personas suspicaces y agresivas, que a modo de defensa proyectan su recelo y desconfianza en los demás o de las personas abiertamente antisociales, egoístas y desconsideradas.

**5. EVALUACIÓN DEL COMPORTAMIENTO
PROSOCIAL**

Las tendencias prosociales o antisociales de un individuo pueden evaluarse con la ayuda de técnicas de observación, cuestionarios, tests, pruebas sociométricas y otros métodos científicos. Esta evaluación puede realizarse con distintas finalidades. Los investigadores, por ejemplo, pretenden recoger datos para elaborar sus teorías y seguir contribuyendo al conocimiento. Los profesionales como los psicólogos clínicos o psicólogos de empresa evalúan para conocer o comprender mejor los problemas de un individuo o de un grupo social; confían en que esta evaluación les ayudará a afinar en un diagnóstico y diseñar una intervención que se ajuste mejor a las necesidades y características del destinatario en cuestión, o para poder asesorar en caso de dificultad o de necesidad.

No obstante, a pesar de la importancia de las conductas que puedan resultar beneficiosas para la sociedad, apenas existen procedimientos estandarizados para evaluarlas. Hoy por hoy, los procedimientos para medir la conducta prosocial podrían agruparse en dos categorías: los que evalúan la conducta prosocial en general, y los que evalúan la conducta prosocial en una situación específica, como por ejemplo el contexto del tráfico.

Los primeros son los más comunes. Con este tipo de procedimientos lo que se intenta es valorar la tendencia a ayudar o a cooperar que tiene un determinado individuo, con independencia de la situación o de las motivaciones personales. En ocasiones lo que se evalúa es la competencia social en general, considerándose la conducta prosocial como una dimensión o aspecto particular de la misma (Ladd y Profilet, 1996; El Rydell, 1997; Green, 1994; Johnson, 1989; Rushton, 1981; El Azud y Duveen, 1981).

El segundo tipo de procedimientos evalúa la conducta prosocial en contextos específicos. Generalmente se trata de métodos observacionales en los que se registra el comportamiento tanto en situaciones reales como en situaciones simuladas, especialmente diseñadas para observar la reacción del individuo, o bien de estudios poblacionales, que se realizan con ayuda de escalas de medición o cuestionarios de recogida de datos.

Los métodos observacionales sirven para averiguar el comportamiento habitual de un individuo en su entorno natural, en situaciones reales de su vida cotidiana. En la medida en que se trata de situaciones de la vida real, pueden proporcionarnos una información útil sobre la predisposición prosocial individual en las situaciones estudiadas. Se asume que si actúa así en dicha situación, tenderá a actuar del mismo modo en situaciones similares.

Una variante de este tipo de métodos consistiría en plantear la observación en un contexto artificial, diseñado específicamente con fines de investigación. Puede tratarse de

una situación ficticia, o de una situación real pero controlada de tal modo que se puedan manipular distintas variables, con el fin de someter a prueba alguna hipótesis. Una hipótesis es un enunciado condicional del tipo "si..., entonces...": Si hago esto..., entonces ocurrirá esto; si dispongo las cosas de tal o cual manera..., entonces el sujeto actuará así o así. En resumidas cuentas, se disponen las cosas para comprobar cuál será la reacción del sujeto en determinadas circunstancias elegidas de antemano por el investigador.

Los estudios poblacionales se apoyan en distintos métodos de recogida de datos, como por ejemplo escalas, tests o cuestionarios. Las escalas, se utilizan para establecer un grado, o lo que es lo mismo, para determinar la posición que alguien ocupa en un continuo de mayor a menor, en relación a un atributo determinado, como por ejemplo la generosidad o la disposición a ayudar. La información que se utiliza es la que proporciona el propio interesado, aunque también podría utilizarse complementariamente a la que pudieran suministrar sus familiares, amigos o personas allegadas.

Los cuestionarios plantean al individuo una serie de preguntas relativas al comportamiento prosocial, y que tienen que ver con lo que uno piensa, lo que siente o el tipo de acciones que realiza, así como con la frecuencia, duración e intensidad con que lo hace. La información que se utiliza la sigue proporcionando el propio interesado, aunque también aquí podría utilizarse información complementaria, que en este caso nos permitiría saber la percepción que otras personas tienen de él en relación con su empatía, generosidad, consideración u otras formas de conducta prosocial.

La elección de un procedimiento u otro dependerá fundamentalmente de la perspectiva teórica adoptada y de los intereses del evaluador. Aquellos que entiendan la competencia social como un conjunto de rasgos relativamente estables y duraderos, es decir, como un conjunto de disposiciones o pautas de reacción que suelen mantenerse estables con el paso del tiempo y que son relativamente independientes del contexto o de la situación, utilizarán cuestionarios diseñados para medir estas características. Este tipo de pruebas se conocen con el nombre de "*tests objetivos de personalidad*". La mayoría de ellas son pruebas en las que el individuo tiene que responder a toda una serie de preguntas sobre su comportamiento habitual, su forma de pensar, sus sentimientos y actitudes, tal y como acabamos de exponer en las líneas precedentes. Los cuestionarios son fáciles de contestar, ya que el sujeto tiene limitadas las posibilidades de respuesta, y tan sólo tiene que elegir entre dos opciones (sí o no, verdadero o falso, de acuerdo o en desacuerdo) o asignar una puntuación numérica (en

una escala de 1 a 5, de 1 a 10 o cualquier otro valor). También son fáciles de puntuar y suelen ser fiables. Veámoslo más detenidamente.

5.1 Cuestionarios

Una forma de evaluar es preguntarle a la gente acerca de lo que piensa, lo que siente y cómo suele actuar. Por ejemplo, se le pueden plantear a alguien preguntas como las siguientes: “¿Se siente cohibido en situaciones sociales?” “¿Suele decir cosas de las que luego se arrepiente?” “¿Cree que se puede confiar en los demás?” Los psicólogos elaboran cuestionarios con toda una serie de preguntas de este tipo, con el fin de poder obtener perfiles de personalidad.

Evidentemente los cuestionarios no se construyen a la ligera, sino siguiendo ciertas reglas que garantizan su fiabilidad y la validez de los resultados. Existen varias formas de hacerlo. Normalmente comenzamos con una descripción clara y precisa del rasgo que se pretende medir, incluyendo la disposición o característica global y los distintos componentes que la integran o que la definen. Supongamos, por ejemplo, que quisiéramos elaborar un “test de escrupulosidad”. La escrupulosidad es un rasgo de personalidad que podríamos definir, según el diccionario, como la “exactitud en el examen y averiguación de las cosas y en el estricto cumplimiento de lo que alguien emprende o toma a su cargo”. Con este test pretendemos averiguar si alguien es más o menos escrupuloso, es decir, más o menos concienzudo.

La escrupulosidad incluye una serie de componentes que ayudan a caracterizarla mejor, es decir, tiene una serie de características. Así, por ejemplo, alguien escrupuloso es una persona motivada por el logro, responsable, cuidadosa, trabajadora, perseverante, disciplinada y con sentido de la responsabilidad, etc. A la hora de elaborar el cuestionario podríamos escribir una serie de ítems o preguntas que reflejaran estas características. Los siguientes ítems podrían servir de muestra: “Siempre me aseguro de acabar los proyectos que empiezo”; “Cuando se me asigna un trabajo me siento en la obligación de hacerlo bien”; “Soy muy cuidadoso y meticuloso en casi todo lo que hago”, etc.

Algunas personas tienden a contestar que sí a todo lo que se les pregunta, por lo que deberían incluirse algunos ítems formulados al contrario, como por ejemplo: “Me cuesta mucho ponerme manos a la obra”; o “Cuando pierdo el interés en una tarea, la dejo de lado y me pongo a hacer otra cosa”. También podrían incluirse algunos ítems sobre características que, sin definir la escrupulosidad, guarden relación con ella, como por ejemplo, la honestidad, la abnegación o el interés (o desinterés). Incluso podrían añadirse algunos ítems que sin referirse directamente a ninguna característica personal, pudieran ser buenos indicadores, como por ejemplo: “Me gustaría ser científico”, ya que para ser científico hace falta ser muy disciplinado y meticulado.

Una vez diseñadas las preguntas habría que seleccionarlas y decidir cuáles se incluyen en la versión final. Para ello, primero se haría un estudio piloto, administrando el test a una muestra de personas suficientemente amplia. Luego se analizarían las respuestas a cada uno de estos ítems, para ver en qué medida guardan relación con las puntuaciones globales, utilizando una técnica estadística conocida con el nombre de análisis factorial. Aquellos ítems que apenas hubieran contribuido a la puntuación global tendrían que ser eliminados.

Finalmente habría que validar el test, asegurándonos de que mide lo que normalmente se entiende por escrupulosidad. Normalmente lo que se hace es cotejar las puntuaciones del test con otros indicadores objetivos, como las valoraciones que puedan hacer los familiares, u otros observadores externos, o incluso nosotros mismos, del comportamiento del individuo.

Si quisiéramos ser aún más rigurosos podríamos diseñar un experimento de laboratorio, en el que se planteara al sujeto una tarea que exigiera escrupulosidad. Si el resultado del experimento coincidiera con el del test, resultaría evidente que se trata de un instrumento realmente válido.

5.2 Evaluación conductual

Una forma alternativa de evaluar consiste en la *observación directa del comportamiento del individuo en distintas situaciones de su vida diaria*, por ejemplo, en su casa o en el ambiente laboral. Esta forma de proceder se conoce con el nombre de evaluación

conductual, y lo que intenta es obtener información objetiva sobre el individuo, observando directamente la conducta que despliega. De acuerdo con las premisas de las teorías conductistas, la evaluación conductual considera que hay que observar al individuo en acción, viendo cómo reacciona ante una situación determinada.

Esto puede hacerse en una situación real, en circunstancias naturales, o en un laboratorio, bajo condiciones controladas mediante una investigación experimental. En este caso el observador comienza por establecer una línea de base, es decir, un punto de referencia inicial, observando la frecuencia del comportamiento del individuo antes de hacer nada. Luego se introduce una determinada variación, modificando un aspecto concreto del entorno, con el que se espera conseguir un determinado efecto. Si después de un cierto tiempo se observa algún cambio en el comportamiento, se estima que la variación introducida ha sido efectiva para lograr el efecto deseado. Evidentemente la observación directa no siempre es factible, por lo que en estos casos suele pedirse al propio interesado que registre él mismo sus reacciones, incluyendo las circunstancias que la provocaron y sus consecuencias. Este procedimiento de recogida de información se conoce con el nombre de *"autorregistro"*

En la evaluación conductual también se incluyen los pensamientos y sentimientos subyacentes a la conducta, así como cualquier aspecto o proceso cognitivo que pudiera ser relevante, como deseos, expectativas, planes, imágenes, recuerdos, etc.. Normalmente se registran los pensamientos que preceden a la conducta, los que surgen durante su manifestación y los que aparecen tras su cese. Los psicólogos también pueden evaluar los procesos cognitivos mediante entrevistas o cuestionarios incluyendo preguntas para detectar pensamientos, sentimientos y percepciones acerca de la realidad y también acerca de uno mismo y de los propios problemas y conflictos personales.

**6. EXPLICACIONES TEÓRICAS DE LA CONDUCTA
PROSOCIAL**

La ayuda y cooperación social es una conducta compleja que puede manifestarse de múltiples formas y en situaciones muy distintas. Por esta razón, no existe ninguna teoría que sea capaz de ofrecer una explicación global de todas y cada una de las facetas del comportamiento prosocial. Sin embargo, sí que ha habido esfuerzos por proponer teorías o modelos explicativos de algunos aspectos parciales, o bien de acciones específicas de ayuda que desarrollamos en momentos puntuales o en situaciones concretas. Estos modelos se preguntan por las causas y razones que tenemos para actuar así, tratando de responder básicamente a las siguientes preguntas: ¿A quién ayudamos? ¿Cuándo ayudamos? ¿En qué circunstancias ayudamos? y ¿Por qué ayudamos?

A estas alturas de la reflexión ya sabemos que la conducta de ayuda está determinada tanto por variables personales como situacionales. Por una parte, las motivaciones prosociales dependen de la empatía para sentir la necesidad del prójimo y del sentido de responsabilidad con respecto al bienestar ajeno. Cuanto mayor sea la disposición personal, mayor el altruismo. Por otra parte, como en todo comportamiento humano, las características de la situación también influyen en la fuerza de la motivación altruista. Algunas de estas variables situacionales parecen ser el grado de necesidad mostrado por el otro individuo, la responsabilidad de la persona necesitada con respecto a la situación en que se encuentra, el costo de asistir a la persona necesitada y el grado en que esperamos reciprocidad.

En la práctica, y con el fin de facilitar su estudio, suelen distinguirse distintas formas de comportamiento prosocial. Esta diferenciación es importante, ya que probablemente la frecuencia de la ayuda dependa de este tipo de circunstancias (Burnstein, Crandall y Kitayama, 1994; Cialdini, Brown, Lewis, Luce y Neuberg, 1997; Krebs, 1991; McGuire, 1994; Pearce y Amato, 1980; Penner, Dovidio, Piliavin y Schroeder, 2005; Schaller y Cialdini, 1990; Kenrick et al., 2002; Reis, Collins y Berscheid, 2000).

Una de las variables que suele tenerse en cuenta es si se trata de una acción planificada y formal de ayuda, o más bien de una ayuda informal, que surge de forma espontánea en un momento puntual. En segundo lugar, también suele distinguirse si la acción de ayuda se presta en situaciones de emergencia donde hay que actuar con urgencia debido a la gravedad del suceso, o si la ayuda se presta en situaciones cotidianas que no revisten especial gravedad. En tercer lugar, también se considera importante observar si se trata de una acción directa de ayuda, en la que uno interviene directamente haciendo algo por ayudar, o más bien de una ayuda indirecta, en la que lo que se hace es dar algo a los demás para ayudarles. Finalmente se considera que tampoco es lo mismo actuar

públicamente de modo que los demás sepan lo que estamos haciendo, que hacerlo de forma anónima, sin que nadie se entere de nuestro gesto o acción de ayuda.

A partir de estas consideraciones, el comportamiento prosocial suele analizarse teniendo en cuenta los diferentes tipos de situaciones de ayuda, el tipo de acción y el grado de implicación personal. Generalmente es algo que se realiza en base a los siguientes criterios:

- Acción planificada frente a Acción espontánea;
- Acción de dar algo frente a Acción de hacer algo;
- Situación Grave frente a Situación Leve;
- Intervención pública frente a Intervención anónima.

En los próximos apartados revisaremos con detenimiento las principales investigaciones y explicaciones propuestas.

6.1 ¿Cuándo ayudamos?: la intervención del espectador

El 13 de marzo de 1964 una joven trabajadora llamada Catherine Kitty Genovese fue asesinada, en la ciudad de Nueva York. Un crimen como tantos otros, si no fuera porque el asesinato duró más de media hora. La joven fue asaltada y acorralada al lado de su casa, recibiendo varias puñaladas. Durante el asalto gritaba y pedía ayuda, hasta que finalmente el asesino la violó y le asestó el golpe de gracia... Todo ocurrió ante la impasible mirada de treinta y cinco vecinos, que observaban lo que ocurría a través de la ventana. Lo vieron todo y luego se fueron a dormir, o a ver la televisión, o pasear, o tomar una copa... quién sabe.... Los gritos de Kitty no encontraron respuesta.... (Rossenthal, 1964).

Uno de los aspectos más ampliamente estudiados del comportamiento prosocial es la intervención del espectador. ¿Por qué algunas personas son capaces de ayudar a un extraño, mientras que otras personas permanecen impasibles ante el dolor ajeno? A

menudo depende de las circunstancias. Cuando una persona es testigo de una situación de emergencia, evalúa la situación y decide si debe intervenir o no debe intervenir. Ahora bien, según Latané y Darley (1970), por regla general tendemos a interpretar las situaciones de tal manera que no sea necesaria nuestra intervención.

Cualquiera que sea la conducta, está en función de los costos netos de brindar ayuda. Hay costos de dos tipos: *costos de intervención del testigo* y *costos para la víctima*. El primero de ellos, pueden ser *costos físicos* (el agresor o la situación están por encima de sus posibilidades) o *psicológicos* (p.e. la víctima no está en peligro). Con respecto al segundo, la intervención de un testigo para salvar a una persona del ataque de una pandilla no incrementará sustancialmente el peligro pero puede salvar a la víctima.

Motivos y condiciones necesarias del Efecto del Espectador (Bystander Effect)

- **Ignorancia pluralística**

Como otros no se implican, deduzco que no hay nada sobre lo que implicarse.
Observación de que otros espectadores no reaccionan.

- **Inhibición social**

Miedo de una evaluación negativa, de sobre reaccionar, de hacer mal las cosas, preocuparse por uno mismo.
Piensas (o sabes) que otros espectadores pueden observarte.

- **Difusión de la responsabilidad**

Nuestra obligación o responsabilidad de ayudar se difunde (o divide) entre otros espectadores.
Piensas (o sabes) que otros espectadores están dispuestos a ayudar.

La decisión de intervenir en una situación de emergencia viene determinada por nuestra percepción subjetiva, es decir, por el hecho de que entendamos que se trata de una auténtica emergencia. Ahora bien, aún así, ésta es una condición necesaria pero no suficiente, ya que además de percibir la situación como verdadera emergencia deberemos asumir que tenemos la obligación y la responsabilidad de ayudar. Y esta decisión de asumir la responsabilidad es algo que a su vez depende de la presencia o no de otros testigos o espectadores.

A este respecto, uno de los fenómenos que más suele llamar la atención es el llamado "*efecto del observador*", constatado en numerosos casos de delitos, accidentes de tráfico y urgencias médicas.

En general, ante una emergencia en la que alguien necesita ayuda es menos probable que un observador ayude si hay más observadores presentes que cuando está solo.

La mayoría de los estudios sobre intervención del espectador muestran que cuando el observador está solo tiende a ayudar en el 75% de los casos, mientras que si algún otro espectador está presente sólo lo hará en el 50% de las veces. Las razones de este fenómeno se atribuyen a un mecanismo que se conoce como "*difusión de la responsabilidad*". La difusión de responsabilidad se define como "*la tendencia a sentirse menos responsable y a actuar de forma menos responsable en presencia de otras personas*".

A veces ayudamos a las personas y otras veces no, ¿por qué sucede esto? Según Bibb Latané y Jhon Darley (1970) consideran que cuando una persona es testigo de una situación de emergencia, llevar a cabo una conducta de ayuda depende de una serie de decisiones. El contexto donde se produce una emergencia influye en la interpretación que se hace de la misma. Las personas tienden a interpretar las situaciones de tal manera que no requiera su intervención o ayuda.

Cuando una situación es suficientemente ambigua como para no saber cómo tenemos que reaccionar, nuestra tendencia natural es observar lo que hacen los demás en busca de pistas que nos indiquen lo que debemos hacer. La gente puede pensar que cualquier otro se encargará de llamar a la policía o que dado que nadie está ayudando, posiblemente sea porque la persona no necesita realmente ayuda.

Hay una tendencia a sentirse menos responsable y a actuar de forma menos responsable en presencia de otras personas.

¿Por qué las personas no quieren ayudar?. En un trabajo de Piliavin, Piliavin y Rodin (1975) - Modelo de los costos de la ayuda- consideraban que las situaciones de emergencia son excitantes. Esta activación se percibe como desagradable y nos sentimos incitados a reducirla. La forma de reducirla es:

- mediante una intervención directa
- interpretar que la situación no requiere ayuda
- abandonar la escena e ignorar la situación

Además de la presencia de otras personas, también influyen otras variables que estarían relacionadas tanto con las características de la situación, como con las características del espectador y de la víctima. En general la probabilidad de que el espectador intervenga es menor en las siguientes circunstancias:

- Cuando su intervención le suponga un coste o pueda ocasionarle problemas o molestias ulteriores, como por ejemplo algún tipo de daño personal, una retención policial, una posible venganza, etc.
- Cuando la ayuda requiera su tiempo.
- Cuando la situación sea ambigua.
- Cuando se trate de peleas matrimoniales o discusiones de pareja.
- Cuando la víctima sea percibida más como una persona que está bebida que como alguien desvalido.
- Cuando espectador y víctima no sean de la misma raza o grupo étnico.
- Cuando los espectadores nunca se hayan visto en una situación similar, ya sea en calidad de testigos o de víctimas, o carezcan de la más mínima formación en primeros auxilios, rescate o técnicas de defensa personal.

En los próximos apartados revisaremos cada una de estas circunstancias, en el marco general de la investigación sobre la conducta prosocial.

La decisión de intervenir en una situación de emergencia viene determinada por la percepción de la persona, esto es, que se perciba como una verdadera emergencia. No obstante, esta es una condición necesaria pero no suficiente, además de percibir la situación como verdadera emergencia, deberemos considerar que es nuestra la responsabilidad de ayudar. Esta decisión de asumir la responsabilidad viene determinada por el número de testigos que se hayan presentes, a medida que aumentan los testigos disminuye la percepción de responsabilidad (*difusión de la responsabilidad o efecto espectador*).

6.2 ¿A quién ayudamos?

Hace unos días me encontraba parado en un semáforo cuando una atractiva joven detuvo su vehículo al lado del mío. Miré por la ventanilla y le sonreí, y para el mayor de mis agrados ella me devolvió la sonrisa. Desafortunadamente el disco se puso en verde y ambos vehículos nos pusimos en marcha. Antes de salir pude ver que tenía el intermitente puesto para cambiarse a mi carril, y no dude en cederle el paso. Me volvió a sonreír por el retrovisor y yo le devolví la sonrisa. Intenté seguirla pero conducía más deprisa y pronto me sacó ventaja. Intenté alcanzarla, pero un señor gordo y feo en un coche viejo y sucio se interpuso entre nosotros y al poco la joven desapareció de mi vista. En el siguiente semáforo el gordo estaba a mi lado mirándome por la ventanilla de su coche y con el intermitente marcando su intención de cambiarse a mi carril en cuanto abriera el semáforo. Pero fui más rápido que él y arranqué antes para no dejarle pasar. Reconozco que no me gustaba tanto como aquella chica... y que su coche tampoco era tan bonito...

No hace falta reflexionar demasiado para darnos cuenta que no nos ofrecemos a ayudar a todo el mundo, ni ayudamos a todo el mundo por igual. Algunos estudios han demostrado que tendemos a ayudar más a las personas que nos resultan más agradables (Goodstadt, 1971), o incluso más atractivas (Karabenick y Lerner, 1976). Entre las personas que nos agradan se encuentran lógicamente nuestros familiares más allegados, parientes y amigos, y aunque ya hemos mencionado que el parentesco es uno de los factores más relevantes en el altruismo, también habría algunas matizaciones al respecto. Tesser y Smith (1980), por ejemplo, demostraron que cuando la ayuda podía suponer algún problema era menos probable que nos ayudara un amigo que un desconocido.

Otro factor que también parece influir es la identificación. En general ayudamos más cuanto más afinidad haya o más próximos nos sentimos a la otra persona. Para comprobar si es así se han planteado algunas investigaciones con personas pertenecientes a distinto grupo étnico. Gaertner y Dovidio (1986), por ejemplo, llevaron a cabo un estudio con situaciones en las que la persona que recibía la ayuda era de distinta raza que la persona que la prestaba. Los autores encontraron que sólo se dejaba de intervenir en los casos en que había posibilidad de difusión de la responsabilidad debido a la presencia de más espectadores. En cambio, cuando el testigo estaba solo ayudaba por igual, con independencia de que se tratara de una persona de raza blanca o de color. Los resultados de otros experimentos demuestran que no suele haber

discriminación racial, siempre y cuando sea evidente que la otra persona necesita ayuda. Ahora bien, si la situación es ambigua, hay mayor probabilidad de ayudar a un semejante que a una persona de distinta raza, o lo que es lo mismo, la probabilidad de intervenir es menor cuando espectador y víctima no sean de la misma raza o grupo étnico.

¿Cómo son las personas a las que ayudamos?

- **Personas que nos agradan.** Las personas ofrecen su ayuda no a todas las personas por igual. Los amigos ayudan más rápidamente que los que no lo son. En un trabajo de Tesser y Smith (1980) mostraron que si ayudar era meterse en problemas, es menos probable recibir ayuda de un amigo que de un desconocido. En un trabajo de Goodstadt (1971) se demuestra cómo se ayuda más a las personas que les resultan agradables frente a aquellas que no lo son. Esto quedó patente en el trabajo de Karabenick y Lerner (1976), utilizando para ello el atractivo físico de una fotografía en una solicitud de estudios de postgrado olvidada en una cabina con un sobre franqueado.
- **Personas semejantes.** En un trabajo de Gaertner y Dovidio (1986), las víctimas negras fueron discriminadas por testigos blancos sólo cuando hubo una difusión de la responsabilidad (cuando había más testigos). Sin embargo, cuando eran los únicos testigos ayudaron por igual a víctimas blancas y negras. Junto con los resultados de otros experimentos se demuestra que no existe discriminación racial cuando es evidente que una persona necesita ayuda, no obstante, si la situación de emergencia es ambigua, los testigos dependerán de la semejanza racial para determinar quién recibirá la conducta de ayuda.
- **Personas que lo merecen.** Un estudio de Bickman y Kamzan (1973) demostró, utilizando una situación en la caja de un supermercado, que la ayuda ofrecida para pagar un producto dependía de la consideración de imprescindible o no (leche frente a galletas). Menos de la mitad estaban dispuestos a ayudar a una mujer a pagar un paquete de galletas, frente a dos terceras partes que ayudaron a pagar un litro de leche. La naturaleza del producto tuvo más peso que el grupo racial de la víctima.

Solemos ayudar más fácilmente a aquellas personas que nos agradan y con las que nos sentimos identificados.

La mayor o menor ambigüedad de la situación parece, pues importante. La investigación demuestra que ayudamos en base a nuestra apreciación subjetiva de hasta qué punto la

persona en cuestión necesita o merece la ayuda. Bickman y Kamzan (1973) diseñaron un estudio en un supermercado en el que una señora al llegar a la caja pedía ayuda económica para poder pagar un artículo que había cogido de las estanterías. Los autores encontraron que la respuesta variaba en función de la naturaleza del artículo. Cuando se trataba de un alimento de primera necesidad, como un litro de leche, dos de cada tres personas ayudaban a pagarlo; en cambio, cuando se trataba de algo que no era tan básico ni imprescindible, como un paquete de galletas, menos de la mitad estaban dispuestos a pagárselo.

La forma de solicitar ayuda también es importante. Santos, Leve y Pratkanis (1994) simularon una situación en la que unas personas pedían ayuda económica a los transeúntes. En ocasiones se pedía una cantidad concreta de dinero y en otros casos simplemente se pedía dinero sin especificar cuánto se necesitaba. Los resultados mostraron que recibían más ayuda los que solicitaban una cantidad concreta. Según los autores de este estudio, la petición de una cantidad exacta demuestra intencionalidad en el empleo del dinero, lo que legitima la petición.

Solemos ayudar más fácilmente cuando estamos seguros de que la otra persona necesita realmente la ayuda, y la va a aprovechar.

Las atribuciones causales que hacemos también influyen. Cuando alguien nos pide que le ayudemos no podemos evitar pensar por qué nos lo está pidiendo, cómo ha llegado a esa situación. En general, si pensamos que se debe a algún imponderable o a alguna circunstancia imprevisible o cuyas consecuencias no puedan estimarse (razones de fuerza mayor) es probable que nos prestemos a ayudar; en cambio si creemos que se debe a factores o causas previsibles y controlables, es probable que no ofrezcamos nuestra ayuda. Así, por ejemplo, es más fácil que ayudemos a alguien que se encuentre en apuros si pensamos que está así por una desgracia o por pura mala suerte, que si entendemos que es él o ella el que se lo ha buscado, sea por descuido o por negligencia.

Desde la perspectiva de la persona que recibe la ayuda, el factor más relevante tendría que ver con el modo en que interpreta la ayuda, y en particular si la entiende como algo que le beneficia o más bien como una amenaza o algo que le perjudica. Pensemos, por ejemplo, en un adolescente cuyos compañeros de clase podrían considerar débil por haberse dejado ayudar. El joven podría estar percibiéndola como algo que perjudica su imagen pública, llegando a desencadenar una serie de reacciones emocionales negativas, como vergüenza, ira, desprecio hacia la persona que se la ofrece, o la

tendencia a rechazar cualquier favor en el futuro. Aunque buscar ayuda puede ser útil en muchas situaciones, las personas parecen sentir una cierta resistencia a pedirla y a aceptarla, especialmente cuando lo que está en juego afecta directamente a su propio auto-concepto.

Ello no debe interpretarse como si la ayuda nunca fuera apreciada. Al contrario, las personas que de verdad la necesitan suelen responder favorablemente. En general, cuando la ayuda se percibe como una muestra de apoyo, interés y preocupación, dará origen a reacciones positivas de valoración y aprecio hacia la persona que brinda la ayuda. Sin embargo, también hay ciertas condiciones que podrían dar pie a una valoración negativa, tanto de la persona que ayuda como de la propia ayuda. En general, cuando no ha sido solicitada o cuando no se juzga como totalmente necesaria es cuando puede plantearse el dilema (Schwartz, 1977). Este dilema será tanto mayor cuanto más se aparte de lo absolutamente requerido, cuanto menos se haya solicitado el favor, o menores sean las posibilidades de reciprocidad, por lo que en estos casos será más probable que el receptor reaccione de manera hostil.

Según Nadler y Fischer (1986), la ayuda puede constituir una amenaza para la autoestima del receptor y suscitar una reacción negativa en las siguientes circunstancias:

- En primer lugar, si contiene el mensaje de que el receptor es inferior y que depende de ese auxilio para salir adelante.
- En segundo lugar, si se aparta de los valores sociales importantes, como la independencia, la autorrealización y la justicia.
- En tercer lugar, si no aumenta la probabilidad de futuros éxitos o si no reduce la necesidad de asistencia futura.

En estos casos, en lugar de ver la ayuda como algo que le beneficia, el receptor la puede interpretar como una imposición y restricción de su libertad, como una evidencia de inequidad, como la violación de un derecho o como algo que ofrece una pobre impresión de su persona o una imagen negativa como alguien inferior y dependiente. Si la ayuda reúne cualquiera de estos tres criterios, el receptor dejará de buscarla por un tiempo, adquirirá mayor confianza en sí mismo y aumentará su deseo de mejorar.

Debemos pensar que las situaciones de ayuda no sean equitativas, en la medida en que el receptor queda en deuda con quién se la proporcionó y está obligado a dar las gracias. Varios estudios han demostrado que el receptor puede abrigar sentimientos negativos hacia la persona que lo asiste si no tiene oportunidades de corresponder (Castro, 1974; Gross y Latané, 1974; Clark, Gotay y Mills, 1974). Este tipo de reacciones

negativas suelen ser más frecuentes en personas con una autoestima alta que en individuos con baja autoestima. Al parecer, aquellas personas con mayor sentido de eficacia personal y competencia social suelen resentirse más, en la medida en que puede poner en entredicho su capacidad y minar la confianza en sí mismos.

Más allá de estas consideraciones, el comportamiento prosocial se basa en una norma de responsabilidad social y en un principio de reciprocidad, que podrían expresarse sucintamente en una simple idea: tendemos a ayudar a quienes nos ayudan y a no dañar a quienes no nos hacen daño. ¿Habiendo una expectativa de reciprocidad podríamos decir que lo hacemos de forma totalmente desinteresada? ¿Habría más motivaciones en juego? ¿Por qué lo hacemos? ¿Cuáles son las verdaderas razones que tenemos para ayudar a los demás? Existen varias hipótesis al respecto que examinamos en el siguiente apartado.

6.3 ¿Por qué ayudamos?: teorías e hipótesis explicativas

Mi amiga Clara acaba de perder a sus padres en un accidente de tráfico y necesita mi ayuda. Cuando pienso en su drama intento adoptar una posición objetiva sobre la pérdida, repaso mentalmente lo que le voy a decir, y me siento satisfecho de ser psicólogo: me alegro de saber cómo hacerlo y de poderla ayudar. Sé que tengo que ayudarle porque es mi responsabilidad y lo que los demás esperan de mí. Tampoco me quedaría tranquilo si no lo hiciera. Sin embargo, cuando hablo con ella no puedo evitar ponerme en su lugar y pensar en el terrible efecto que el accidente ha tenido en su vida. Entonces siento profundamente su dolor, lloro con ella y la acompaño en su tristeza, y ya no puedo pensar en otra cosa que no sea en la forma de reducir su angustia... Daría cualquier cosa por aliviar su pena.

A la hora de explicar el comportamiento prosocial, una de las teorías más extendidas es la que propone el llamado “modelo de coste y recompensa de la intervención de los observadores”. Según este modelo, ante una situación de emergencia los observadores experimentan una activación fisiológica que es experimentada como aversiva y genera disonancia. Para eliminar la disonancia, los seleccionan aquellas respuestas que presumiblemente reducirán la activación experimentada. Las respuestas que pueden cambiar el nivel de activación son la ayuda directa e indirecta y el abandono de la situación. La ayuda directa implica hacer algo o participar activamente en el proceso de ayuda, mientras que la ayuda indirecta supone buscar a alguien que pueda ofrecer ayuda o informar de lo ocurrido a la policía o a otras instancias.

La decisión de intervenir o de no intervenir no sólo depende de la reacción fisiológica, sino del coste que suponga la ayuda y de la valoración que haga el sujeto al respecto. Esta valoración contempla tanto el coste de intervenir como el de no hacerlo, y tanto para la persona que brinda la ayuda como para quien la recibe. Algo tan habitual como las prisas, pueden llevarnos a pensar en la ayuda a los demás como una pérdida de tiempo (Darley y Bateson, 1973), por lo que es necesario valorar hasta qué punto somos necesarios y en qué medida intervenir puede ocasionarnos algún problema o molestia ulterior. Los costes de la ayuda tendrían que ver con el peligro que se corre, el esfuerzo que hay que invertir o la pérdida de tiempo que supondría. Los costes de la no ayuda tendrían que ver con el malestar asociado a la activación de la empatía con una persona angustiada que lo está pasando mal, los sentimientos de culpa que conllevaría el no haber hecho nada y el perjuicio o daño que ello pudiera suponer para la propia autoestima.

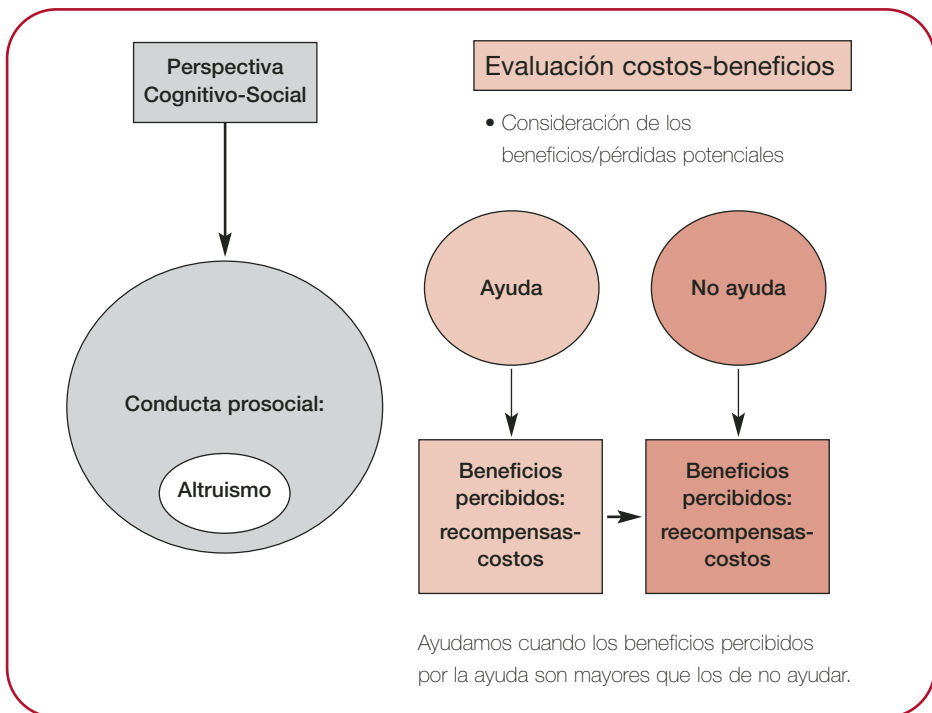
Percepción de la necesidad



El modelo considera que la probabilidad de ayudar estará en función del coste de la ayuda directa y del coste de no ayudar a la víctima. En general, la probabilidad de intervenir será menor cuanto mayor sea el “coste de la intervención para el que ayuda” o menor sea el “coste de la no intervención para el que recibe la ayuda”. Por una parte, influyen los inconvenientes que pueda tener para uno mismo, pero por otra parte también influye nuestra apreciación del grado de dependencia de la otra persona. Cuando más dependiente la consideremos tanto mayor será para ella el coste de la no intervención y, por lo tanto, tanto más fácil será que intervengamos (Gruder, Romer y Korth, 1978; Piliavin, 1982).

La probabilidad de intervenir será mayor cuanto menor sea el “coste de la intervención para el que ayuda” o mayor sea el “coste de la no intervención para el que recibe la ayuda”.

Modelo costos-beneficios



La predicción de la ayuda en base al coste de ayudar y el coste de no ayudar se basa en la asunción de que el comportamiento prosocial obedece a una motivación egoísta. En este sentido el modelo predice que cuando los costes de ayudar son altos, la ayuda directa es poco probable, mientras que la ayuda indirecta o el abandono de la situación serían las respuestas más previsibles y también más habituales por parte del observador.

En contrapartida, cuando los costes de la intervención son bajos, es probable que se opte por la intervención directa. Estas predicciones se hacen más complejas cuando se consideran los costes adicionales de no ayudar. Son mayores cuando hay empatía y la persona se pone en el lugar de la víctima. En general, los altos costes de no ayudar tienden a incrementar la disposición a intervenir.

Sin embargo, el modo en que el comportamiento prosocial se manifiesta en la vida diaria parece no estar en consonancia con estas explicaciones que fundamentan el comportamiento humano en motivos egoístas, en el hedonismo y en las elecciones racionales. ¿Cómo podrían explicar, por ejemplo, que la gente sea capaz de hacer cualquier cosa o de sacrificar algo por ayudar a una persona que se encuentra en apuros?

Para poder clarificar esta cuestión tendríamos que preguntarnos cuál es el fin último de la respuesta prosocial. En relación con esta pregunta habría dos posibilidades teóricas: si el fin último fuera la reducción del sufrimiento de la otra persona, la motivación subyacente a la respuesta prosocial se consideraría altruista, y las eventuales recompensas se entenderían como consecuencias no buscadas ni programadas de antemano; en cambio, si el fin último de la persona que ayuda fuera hacer algo bueno para sí misma, la motivación para ayudar se consideraría egoísta, y la reducción del sufrimiento de la otra persona no sería sino un medio para alcanzar el fin egoísta primario.

De acuerdo con este planteamiento, las motivaciones básicas del comportamiento prosocial podrían ser tanto egoístas como altruistas. La *Motivación egoísta* se basa en el principio de reforzamiento, tanto positivo como negativo. Al ayudar, uno se siente bien consigo mismo, lo que le proporciona satisfacción y constituye una forma de auto-recompensa (reforzamiento positivo). Al mismo tiempo pone fin a su malestar personal y al estado desagradable de disonancia, y a su vez evita sentirse culpable, además de la censura o el rechazo social (reforzamiento negativo). Pensemos en frases como las siguientes: "He ayudado porque en el fondo soy muy buena persona"; "Hice lo que debía"; "Si no le hubiera ayudado no me hubiera quedado tranquilo"; "Después de ayudarle me sentí mucho mejor"... Por su parte, la *Motivación altruista* se basa en la empatía y en la capacidad para ponerse en el lugar del otro y adoptar su perspectiva. Frases como "Al verlo me sentí muy mal"; "Lo debe estar pasando fatal"; "Imagino como debe sentirse", "Pobre hombre", "Siento lástima por él", "Yo en su lugar no podría soportarlo"... reflejan este extremo. Motivos egoístas y altruistas se pueden combinar

en una motivación global a ayudar. El tipo de motivos implicado en cada acto particular dependerá en parte de la situación y en parte de la persona que preste la ayuda,

Bateson y sus colaboradores realizaron un estudio con el que trataron de relacionar los sentimientos de empatía y la angustia que uno siente al ver alguien sufriendo o necesitado de ayuda. Para ello diseñaron un experimento en el que una persona recibía descargas eléctricas cuando no respondía correctamente una prueba de recuerdo, en presencia de un observador. Para que los observadores se sintieran afectados se les decía que la víctima ya había pasado por esta desagradable experiencia y que le había resultado muy difícil de soportar. Luego tenían que sentarse a observar las diez sesiones de que constaba el experimento, y si se sentían muy angustiados podían cambiarse por la víctima. A la mitad de los sujetos se les dio la opción de marcharse si así lo deseaban y a la otra mitad se les dijo que no podían irse aunque quisieran.

Como parte del experimento, a los observadores se les hacía la misma prueba y sus respuestas se comparaban con las de la víctima. Las respuestas de la víctima habían sido manipuladas, bien para que fueran iguales a las del observador con el fin de generar empatía, o bien para que fueran completamente distintas. Los resultados mostraron que en los casos de empatía los participantes tendían a ayudar a la víctima sin importar que tuvieran o no libertad para marcharse: respondían al sufrimiento de la víctima, pensando en ella y no en sí mismos. En cambio, cuando no había empatía, el distanciamiento es mayor y los participantes sólo ayudaban a la víctima para mitigar su propia angustia.

Otros estudios señalan que tal vez lo que sintamos al ver a alguien necesitado de ayuda no sea angustia sino tristeza, y lo que nos mueva a actuar sea este estado de ánimo disfórico. Ayudamos a otros en función de nuestro propio estado de ánimo, y en la medida en que ayudar a quien lo necesita mitiga la tristeza, mientras que no hacerlo no ayuda a reducir ese sentimiento (Worchel, Cooper, Goethals y Olson, 2003; Cialdini, Schaller, Houlihan, Arpps, Flutz y Beaman, 1987; Cialdini, Brown, Lewis, Luce y Neuberg, 1997).

Para comprobar esta hipótesis se llevó a cabo un experimento (Cialdini, 1987) en el que los participantes primero observaban a una persona necesitada de ayuda, y luego les daban la oportunidad de ayudarla. Como parte del experimento, a los participantes se les daba un placebo diciéndoles que era un fármaco para mantenerles tranquilos, de modo que pasara lo que pasara su humor se mantendría estable durante media hora, y su estado de ánimo inicial no se vería alterado a pesar de lo que vieran en el

experimento. A unos se les pidió que trataran de ser objetivos (baja empatía), y a otros se les pidió que trataran de ponerse en su lugar e imaginar cómo se sentía (alta empatía).

La pastilla no debería influir, dado que se trataba de un placebo, por lo que cabría esperar que los participantes que se pusieran en el lugar de la víctima tratarían de ayudarla más que los que mantuvieran un mayor distanciamiento, debido a la empatía. Sin embargo, los resultados fueron distintos: sólo aquéllos que no se creyeron lo del placebo optaron por ayudar mientras que los demás, a pesar de la empatía y de ponerse en el lugar del otro, optaron por no ayudar. Según los autores lo que nos mueve a ayudar no es la empatía sino el estado de ánimo. Decidimos ayudar para sentirnos mejor, y los participantes decidieron no ayudar porque ya se sentían bien y creían mantener la sensación de bienestar gracias al fármaco.

Los resultados, no obstante, no son concluyentes, ya que otros estudios similares han demostrado que, a pesar de la pastilla, los participantes suelen ayudar a la persona necesitada cuando sienten empatía. (Batson y Oleson, 1990; Schroeder, Dovidio, Sibicky, Matthews y Allen, 1988; Batson, Sagen, Garst, Kang, Rubchinsky y Dawson, 1997). Por esta razón, algunos autores han propuesto una hipótesis mixta, según la cual las personas que ayudan necesitan constatar que la víctima se ha visto realmente beneficiada gracias a su intervención, lo que redundaría en un sentimiento de satisfacción personal. La motivación es egoísta, en la medida en que uno busca sentirse bien, pero también altruista, en el sentido en que compartimos la alegría y satisfacción que producimos. (Smith, Keating y Stotland, 1989; Batson, Batson, Singlsby, Harrell, Peekna y Todd; 1991)

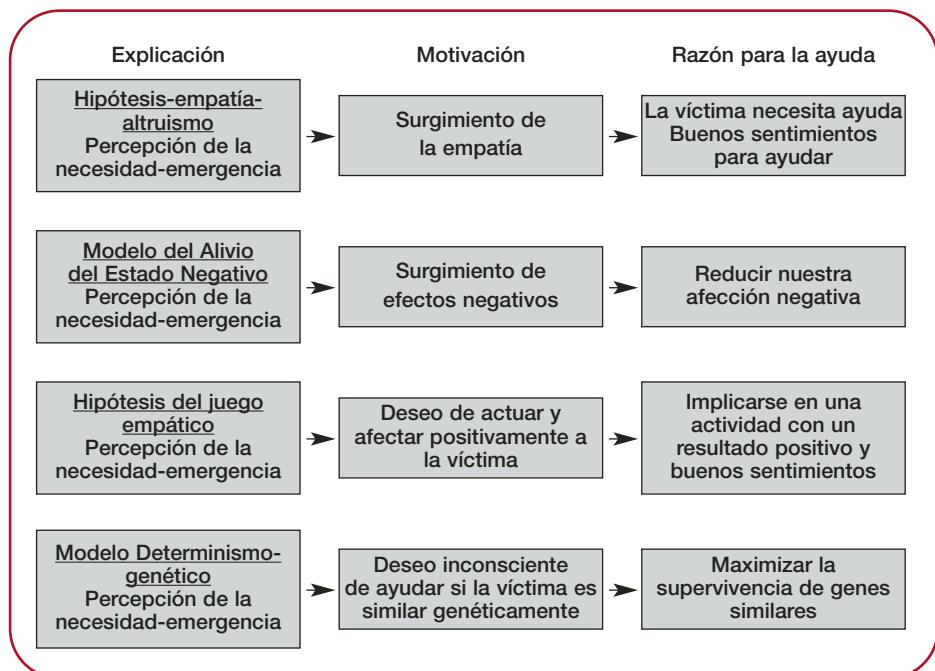
En un nuevo experimento se conjugaron estas dos variables, estado de ánimo (alegría y satisfacción por las repercusiones de la ayuda) y empatía (alta o baja). Como en el ejemplo de la cabecera, se pedía a los participantes que ayudaran a una compañera que acababa de perder a sus padres en un accidente de coche. A la mitad de los participantes se les pedía que se pusieran en su lugar y pensarán en el efecto que el accidente había tenido en su vida (empatía alta), mientras que a la otra mitad se les pedía que procuraran distanciarse y adoptaran un punto de vista más objetivo sobre la pérdida (empatía baja). Para estudiar el estado de ánimo, a unos se les decía que después de ayudarla la compañera les diría cómo se sentía, a otros que no les diría ni una palabra, y a los restantes simplemente no se les dijo nada relacionado con las repercusiones de su ayuda.

Los resultados mostraron que con empatía, es decir, cuando los participantes se ponían en el lugar de la compañera, siempre ayudaban más, con independencia de las consecuencias, e incluso aunque no fueran a recibir ningún feed-back. Ahora bien, cuando la empatía es baja la necesidad de saber que se ha hecho el bien es mayor y sí que influye en la ayuda. Por todo ello podríamos concluir diciendo que la satisfacción ligada a la empatía constituye otra forma de motivación egoísta que nos lleva a ayudar cuando uno no está concentrado en el objetivo altruista de reducir la angustia de la otra persona.

Sentir empatía es una forma de unirse a los demás y, a través de esta unión, ayudar a los demás equivale a hacer algo positivo por uno mismo (Cialdini, Brown, Lewis, Luce y Neuberg; 1997) Esto pudo comprobarse en un experimento en el que se planteaban diversas situaciones hipotéticas de ayuda, jugando con distintos grados de cercanía entre los participantes y la persona necesitada de ayuda. Al igual que en los estudios precedentes se pedía a los participantes que consideraran a la víctima con empatía o con distanciamiento, pero ahora también se les pedía que se imaginaran que se trataba de un desconocido, un conocido, un buen amigo o un familiar cercano.

Complementariamente, se les preguntaba acerca de sus razones para ayudar. Se observó que cuando había empatía, es decir, cuando se ponían en el lugar del otro, los participantes ayudaban más cuanto más estrecha era la relación.

Explicaciones teóricas de la conducta prosocial



Otros autores consideran que la conducta de ayuda satisface motivaciones diferentes para personas distintas en diversos momentos (Omoto y Snyder, 1990; Snyder, 1993). Los voluntarios que trabajan en una clínica para enfermos de SIDA, por ejemplo, pueden estar motivados porque tengan curiosidad sobre estos pacientes, porque al ayudarles se sientan mejor consigo mismos, porque se sientan obligados con la comunidad homosexual, etc. La conducta de ayuda puede que desempeñe una función específica. Desde este punto de vista, una disposición general a ayudar no sería tan importante como la motivación de la persona que obtiene una satisfacción a través de una conducta concreta.

Omoto y Snyder (1995) entrevistaron a más de 600 voluntarios que trabajaban con pacientes de SIDA y encontraron que las mediciones de motivación específicas predijeron mejor cuánto tiempo dedican a un cometido de voluntariado las personas con personalidad para la ayuda. Es probable que tanto la motivación como la personalidad sean factores importantes para comprender la conducta prosocial. Tal vez tener una predisposición general a ayudar sirva, pero el grado en que se satisface la motivación particular de cada cual predice mejor el tiempo dedicado o la intensidad del empeño.

**7. LA ANTÍTESIS DE LA CONDUCTA PROSOCIAL:
LA CONDUCTA ANTISOCIAL**

Durante años los estudiosos e investigadores de la seguridad vial, y en especial del factor humano, se han centrado en aspectos tales como el consumo de alcohol y drogas entre los conductores, el exceso de velocidad o la conducción agresiva como factores de riesgo que contribuyen al problema de la accidentalidad en la carretera.

El estudio de la conducta prosocial suele tener dos finalidades: fomentar desde la infancia la adquisición y desarrollo de actitudes y comportamientos que favorezcan la convivencia, como la solidaridad, tolerancia, cooperación y ayuda, y por otra parte prevenir las actitudes y comportamientos antisociales y transgresores, que supongan un deterioro de la convivencia o atenten contra ella, como el trato irrespetuoso y desconsiderado hacia los demás, la indiferencia ante los problemas ajenos, el incumplimiento de las normas de tráfico, la delincuencia, la violencia, o cualquier otra forma de agresión.

Planteado de este modo, la conducta prosocial podría considerarse como la antítesis o contrapartida de la conducta antisocial, y el fomento de habilidades sociales como una forma indirecta de cambiar actitudes y comportamientos caracterizados por la violación de los principios que regulan la convivencia social. De hecho, los programas de entrenamiento en habilidades cognitivas y promoción de la competencia social se han revelado como métodos muy efectivos en la rehabilitación de personas con problemas de adaptación social, como los delincuentes o drogadictos (Pastor, 1995). Estos programas incorporan técnicas de modelado y práctica guiada y reforzada, además del entrenamiento en habilidades cognitivas y de resolución de problemas, y recientemente también han comenzado a ser aplicados con conductores problemáticos (Ross y Antonowicz, 2004).

En cualquier caso, no hace falta reconocerse como un delincuente para infringir la ley, atentar contra el funcionamiento social, perjudicar al prójimo, violar los derechos de los demás o contribuir al deterioro de la convivencia. El artículo 94 del Reglamento General de Circulación, por ejemplo, especifica los lugares prohibidos para la parada y el estacionamiento de vehículos, señalando como falta grave detenerse en las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, se impide la visibilidad o se obliga a hacer maniobras, y como lugares prohibidos para el estacionamiento las zonas de limitación horaria sin llevar el distintivo, aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones, zonas señalizadas para carga y descarga, vados o en doble fila. Sin embargo, tal y como comprobamos a diario, son los lugares de aparcamiento favoritos para muchos de nuestros vecinos.

El mismo reglamento nos dice que todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y en general cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse. Sin embargo, para muchos de nuestros vecinos esto no son más que palabras, palabras que significan que uno puede circular a la velocidad que le venga en gana.

Sabemos que el alcohol es una droga depresora del sistema nervioso central, que incluso en pequeñas dosis influye negativamente en la conducción, porque entre otras cosas, afecta al funcionamiento del cerebro. Tomar bebidas alcohólicas hace que disminuyan los reflejos y la capacidad de reacción del conductor, provoca un falso estado de euforia que a su vez da pie a un exceso de confianza en uno mismo, y una falsa percepción de la velocidad y de las distancias, y produce una reducción del campo visual, pérdida de atención y somnolencia. Sin embargo, muchos de nuestros vecinos aún creen que estando bebidos conducen mejor, y prefieren conducir a coger un taxi para volver a casa, a pesar de llevar en el cuerpo unas copas de más.

Podríamos seguir poniendo ejemplos hasta configurar una lista interminable de comportamientos irresponsables, pero no es necesario. Bastaría con recordar ahora de nuevo las preguntas que nos hacíamos en la introducción: ¿Por qué hay tantos conductores desconsiderados, egoístas y maleducados? ¿Por qué tanta gente conduce poniendo en peligro nuestra seguridad y violando el derecho que todos tenemos a ser tratados con respeto y amabilidad? Y lo que es más importante, ¿cómo podríamos convencerles de que condujeran con más cuidado y con la debida consideración al bienestar ajeno? ¿Cómo podríamos conseguir que todos, especialmente los conductores noveles, recién llegados, no adquieran desde el principio estos hábitos antisociales de conducción? ¿Cómo podríamos conseguir que nuestros vecinos aparcaran correctamente, que no se saltaran el semáforo en rojo, que nos cedieran el paso, que mantuvieran las distancias de seguridad, que respetaran los límites de velocidad, que no condujeran bebidos...?

Una de las primeras cosas que tendríamos que tener en cuenta es que la conducción es una actividad humana, y por lo tanto se encuentra bajo la influencia de los mismos factores que influyen en cualquier otra forma de actividad; y además que se desarrolla en

un contexto social, y por lo tanto está sujeta a las dinámicas de interacción con otras personas. Teniendo en cuenta estas consideraciones, conducir no depende exclusivamente de nuestras capacidades psicofísicas. Junto a las habilidades sensoriales, perceptivas y motrices, intervienen también elementos de tipo afectivo y motivacional, que interactúan de forma compleja con las restantes habilidades, influyendo en las decisiones que tomamos y en muchas de nuestras reacciones y comportamientos cuando vamos al volante de un vehículo. Afectan a la percepción del riesgo, al reconocimiento y asunción del peligro, y en definitiva, al modo de actuar y responder del conductor. Sólo teniendo presentes estas variables de tipo emocional y social podremos explicar por qué actuamos como lo hacemos, y por qué a veces incumplimos las reglas sin pensar en los demás.

7.1 Trastornos de personalidad y conducción antisocial

Hemos visto cómo todas las personas tenemos una determinada forma de pensar y de ver las cosas, de sentir y de comportarnos, que se mantiene relativamente estable a lo largo del tiempo y en diferentes situaciones, definiendo nuestra personalidad. En ella va implícito un modo determinado de relacionarnos con nosotros mismos y con los demás, y una forma propia de adaptarnos a la realidad haciendo frente a las exigencias de la vida diaria, incluyendo las que nos plantea una tarea compleja como es conducir.

Sin embargo, en ciertos sujetos los rasgos de personalidad se vuelven rígidos y desadaptativos, dando origen a lo que llamamos trastornos de la personalidad. Según el DSM-IV, un trastorno de personalidad sería: “un patrón permanente e inflexible de experiencia interna y de comportamiento que se aparta acusadamente de las expectativas de la cultura del sujeto, tiene su inicio en la adolescencia o principio de la edad adulta, es estable a lo largo del tiempo y comporta malestar o perjuicios para el sujeto”.

Los “Trastornos de la personalidad” constituyen una amplia categoría diagnóstica integrada por diez tipos de trastornos específicos, cada uno de los cuales se caracteriza

por un determinado patrón de pensamiento, sentimiento y conducta. A su vez, se agrupan en tres subcategorías, A, B y C, en base a sus similitudes, aunque es frecuente que un mismo individuo presente simultáneamente varios trastornos de la personalidad de grupos distintos.

Trastornos de la personalidad

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. Trastorno paranoide | Desconfianza y suspicacia que hace que se interpreten maliciosamente las intenciones de los demás |
| 2. Trastorno esquizoide | Desconexión de las relaciones sociales y restricción de la expresión emocional |
| 3. Trastorno esquizotípico | Malestar intenso en las relaciones personales, distorsiones cognoscitivas o perceptivas y excentricidades del comportamiento |
| 4. Trastorno antisocial | Desprecio y violación de los derechos de los demás |
| 5. Trastorno límite | Inestabilidad en las relaciones interpersonales, la autoimagen y los afectos, y notable impulsividad |
| 6. Trastorno histriónico | Emotividad excesiva y demanda de atención |
| 7. Trastorno narcisista | Grandiosidad, necesidad de admiración y falta de empatía |
| 8. Trastorno por evitación | Inhibición social, sentimientos de incompetencia e hipersensibilidad a la evaluación negativa |
| 9. Trastorno por dependencia | Comportamiento sumiso y pegajoso relacionado con una excesiva necesidad de ser cuidado |
| 10. Trast. obsesivo-compulsivo | Preocupación por el orden, el perfeccionismo y el control |
| 11. Trastorno no especificado | Trastorno de la personalidad no incluido en la clasificación, o bien con características de varios trastornos de la personalidad diferentes sin cumplir los criterios de ninguno específico |

El grupo A de trastornos de la personalidad incluye los trastornos paranoide, esquizoide y esquizotípico. En general, los sujetos con estos trastornos suelen parecer raros o

excéntricos. Los trastornos de la personalidad del grupo B incluyen los trastornos antisocial, límite, histriónico y narcisista. En general, estas personas suelen parecer dramáticos, emotivos o inestables. El grupo C incluye los trastornos por evitación, por dependencia y obsesivo-compulsivo. En general, los sujetos con estas alteraciones suelen parecer ansiosos o temerosos.

Conjuntamente considerados, los trastornos de la personalidad afectan al individuo en diferentes ámbitos, que incluyen la cognición, la afectividad, los impulsos y el ámbito interpersonal. En general se trata de alteraciones: a) en la forma de percibir e interpretar los acontecimientos, incluyendo la percepción de uno mismo y de los demás; b) en la naturaleza, intensidad y adecuación de la respuesta emocional; c) en la actividad y relaciones interpersonales; y d) en el control de los impulsos. Una revisión exhaustiva de cada uno de estos trastornos estaría sin duda fuera de lugar, y excedería los propósitos de un cuaderno de reflexión como éste. Sin embargo, uno de los trastornos del grupo B merece una consideración especial debido a su relación directa con la temática que nos ocupa: el trastorno de personalidad antisocial.

El trastorno antisocial de la personalidad se caracteriza por un *“patrón general de desprecio y violación de los derechos de los demás”*. Los rasgos propios de los individuos con personalidad disocial o antisocial, también conocidos como psicópatas o sociópatas, serían, por ejemplo, los siguientes: fracasan a la hora de adaptarse a las normas sociales y legales, por lo que cometen repetidamente actos delictivos e ilegales; desprecian los derechos, deseos o sentimientos de los demás, por lo que son deshonestos y engañan, mienten o manipulan para obtener provecho o placer personal; son impulsivos e incapaces de planificar el futuro o de prever las consecuencias de sus decisiones o acciones; son agresivos e irritables, por lo que participan en frecuentes agresiones físicas; muestran una despreocupación imprudente por su seguridad o la de los demás; son irresponsables y carecen de remordimientos.

Hemos visto cómo los trastornos de la personalidad se caracterizan por alteraciones de diversa índole, cognoscitivas, afectivas, de la actividad interpersonal y del control de los impulsos. Las manifestaciones de dichas alteraciones variarán, lógicamente, en función del tipo de trastorno, aunque muchas de ellas pueden derivar en comportamientos de riesgo para la seguridad vial. Pensemos, por ejemplo, en los episodios psicóticos o en las reacciones de ira, agresividad, impulsividad, etc., características de ciertas formas del trastorno de personalidad, o en los comportamientos antisociales, imprudentes, temerarios o suicidas asociados a otros.

Por otra parte, el carácter inflexible y persistente de los rasgos desadaptativos de personalidad, junto a su naturaleza estable y de larga duración hace que puedan extenderse a toda una amplia gama de situaciones personales y sociales entre las que se cuentan las relacionadas con la conducción y el uso de las vías públicas. El nuevo reglamento general de conductores así lo contempla, indicando explícitamente que *“no deben existir trastornos graves de la personalidad, en particular aquéllos que se manifiesten en conductas antisociales con riesgo para la seguridad de las personas”* (RD/772/97/Anexo IV).

El *Trastorno antisocial de la personalidad* constituye un grave factor de riesgo para la seguridad vial debido al componente de desprecio de las reglas que conlleva. No debiéramos olvidar que la conducción, además de un aprendizaje complejo, constituye una actividad social regulada por las normas legales y reglas de convivencia social. Los comportamientos antisociales en situaciones de conducción representan un elemento de disgresión de las normas de tráfico, o de agresión a los demás usuarios de las vías públicas, que supone un claro riesgo de accidente y pone en peligro la seguridad de las personas y usuarios de las vías públicas.

¿Qué es la conducción antisocial? Henry Bliss fue la primera víctima mortal de un accidente de tráfico el 13 de Septiembre de 1899. Desde entonces, más de 30 millones de personas han muerto en la carretera. Directamente relacionadas con un accidente de tráfico se producen diariamente más de 2.400 muertes, es decir, 100 por hora, una por minuto, y más de 85.000 lesiones, 60 por minuto, una por segundo...

¿Quiénes son los conductores antisociales? *“Conducción antisocial”* es un término genérico con el que hacemos referencia a distintos tipos de comportamientos que se dan en el contexto vial, teniendo como denominador común el incumplimiento de las señales y reglas del tráfico y de las normas de circulación. La conducción antisocial incluye acciones como saltarse los semáforos en rojo, acelerar o no ceder la prioridad de paso al otro conductor cuando el semáforo está en ámbar, o al peatón cuando hay un paso de cebra, no poner los intermitentes para señalar el giro, conducir pegado al coche de delante sin mantener las distancias de seguridad, conducir a velocidad superior o inferior a la permitida, no reducir la velocidad en los cruces, impedir la incorporación a la calzada de otros vehículos, impedir o entorpecer un adelantamiento, en vías urbanas circular por el carril que no conviene al sentido de la marcha y cruzarse indebidamente para coger la posición, en carretera circular por el carril de la izquierda sin intención de giro y teniendo libre el de la derecha, conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, detenerse o

estacionar en lugar indebido, conducir por el carril bus en vías urbanas, o por el arcén en vías interurbanas, autovías y autopistas, entrar en una vía de circulación o dirección prohibidas, e infinidad de comportamientos ilegales en los que se ignora la señalización o el código de circulación.

Conducción antisocial hace referencia a comportamientos que se dan en el contexto vial, teniendo como denominador común el incumplimiento de las señales y reglas del tráfico y de las normas de circulación.

Todos estos comportamientos no sólo son ilegales, sino que además pueden comprometer seriamente la seguridad del conductor y poner también en peligro la integridad de los demás usuarios de las vías públicas, y justamente viene de ahí, en muchos casos, la necesidad de prohibición. No obstante, aunque estas acciones puedan contemplarse como lícitas o no lleguen a significar una violación de la ley en todos los casos, siempre entrañan un riesgo, quebrantan reglas básicas de convivencia, y afectan a la cohesión social y al funcionamiento colectivo. Desde este punto de vista la "*conducción antisocial*" también alude a los comportamientos negligentes, imprudentes y temerarios, a través de los cuales el conductor se pone en peligro a sí mismo o a los demás, incrementando la probabilidad de accidente.

Las normas generales de conductores explicitan que se debe conducir en todo momento con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía, y dejan claro que queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario: las conductas referidas a la conducción negligente son consideradas como infracciones graves, y las referidas a la conducción temeraria tienen la consideración de infracciones muy graves.

Según la normativa, el conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción necesarias para garantizar su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos debe mantener la posición adecuada y cuidar de que la mantengan el resto de los pasajeros, así como colocar adecuadamente los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos.

Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción, el uso de dispositivos tales como pantallas con acceso a Internet, monitores de televisión y

reproductores de video o DVD (exceptuando monitores para la visión de acceso o bajada de peatones o maniobras traseras, y el dispositivo GPS). Queda prohibido conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, que no sea el manos libres. También se prohíbe que en los vehículos se instalen mecanismos o sistemas, se lleven instrumentos o se acondicionen de forma encaminada a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico o que se emitan o hagan señales con dicha finalidad, así como la utilización de mecanismos de detección de radar.

No debería haber duda de que comprometer la seguridad del conductor, de otros conductores y de los peatones, ya sea por descuido, imprudencia o negligencia, también es un acto de conducción antisocial, del mismo modo que lo sería circular con un vehículo que no hubiera pasado por la preceptiva inspección técnica, o que habiéndolo hecho reglamentariamente fuera objeto de un mantenimiento inadecuado en relación con aspectos tan básicos para la seguridad vial como los frenos, la dirección o los neumáticos. Este tipo de comportamientos también entrañan un peligro potencial y por lo tanto deberían ser vistos como antisociales. No siempre se trata de violaciones deliberadas de las normas de tráfico, pero sí que se vulneran las reglas del juego cooperativo que garantiza el bienestar social y la seguridad colectiva.

Conducción antisocial también alude a los comportamientos negligentes, imprudentes y temerarios, a través de los cuales el conductor se pone en peligro a sí mismo o a los demás, incrementando la probabilidad de accidente.

Finalmente, bajo el término de "conducción antisocial" también se incluirían actitudes y comportamientos egoístas, en los que no se tienen en cuenta las necesidades, intenciones y deseos de los demás usuarios de las vías públicas, sean éstos peatones o conductores. En estos casos se piensa ante todo en uno mismo, se prima el bienestar personal y se subordina el interés colectivo al interés propio. Se trata aquí de conductas insolidarias, incívicas, intolerantes e irrespetuosas, que influyen negativamente en la cohesión social, y atentan contra la convivencia pacífica y el bienestar común. No hablamos de errores, sino de violaciones intencionadas y deliberadas de los códigos y prácticas cooperativas de conducción que hacen posible que el tráfico discurra con fluidez, de forma segura y previsible.

Errores e infracciones constituyen las dos causas más frecuentes de accidente de tráfico. Es bien sabido que muchos de ellos se deben a errores involuntarios, relacionados ya sea con la falta de experiencia o con un despiste o fallo de atención por parte del conductor, en los que éste simplemente no se da cuenta o no sabe qué hacer. Sin

embargo, tampoco debemos olvidar que muchos otros accidentes de tráfico se deben a que el conductor infringe deliberadamente las normas, y hace cosas que sabe perfectamente que no debería hacer. En muchos otros casos coinciden ambas circunstancias, y el conductor comete un error cuando está violando las normas (Stradling y Parker, 199; Evans, 1991).

Algunas infracciones se cometen de forma involuntaria, de tal modo que el conductor se despista, y sencillamente no ve una señal o no se da cuenta de que con una determinada acción entorpece la circulación, se pone en peligro o compromete la seguridad de los demás. En estos casos hablamos de errores. Sin embargo, la mayoría de las infracciones se cometen consciente y voluntariamente por parte de conductores que saben perfectamente lo que están haciendo, que actúan intencionada y deliberadamente haciendo algo que saben que no deben hacer.

Evidentemente, salvo casos extremos y patológicos, ningún conductor tiene intención de hacer daño a nadie, pero desgraciadamente este tipo de acciones pueden tener consecuencias negativas, que por el hecho de no ser buscadas no dejan de ser previsibles. No obstante, sea o no sea su intención la de herir a nadie, tales actos son antisociales en la medida en que deliberadamente contravienen las normas diseñadas para garantizar la seguridad y el buen orden. El comportamiento es antisocial aunque el motivo no lo sea: puede que se haga con la intención de no hacer daño a nadie, pero se antepone las propias necesidades a las necesidades ajenas, y uno acaba imponiéndose a los demás. Esto es un comportamiento egoísta, y por lo tanto antisocial.

Desde el punto de vista de la teoría del aprendizaje, las infracciones que quedan impunes suponen un reforzamiento positivo inmediato para el infractor, en la medida en que consigue salirse con la suya y lograr su propósito. El refuerzo positivo aumenta la probabilidad de repetir ese comportamiento infractor en el futuro, convirtiéndose gradualmente en un hábito. En países pioneros en el ámbito de la seguridad vial, como el Reino Unido, se cometen más de diez millones y medio de infracciones de tráfico anuales (Ayres, Hayward y Perry, 2003). Se estima que el 20% de las conductoras y el 40% de los conductores infringen reiteradamente las normas de tráfico y que más del 50% de ellos son jóvenes menores de 25 años.

Conducción antisocial también se refiere a actitudes y comportamientos insolidarios, incívicos, intolerantes, irrespetuosos y egoístas, en los que se prima el bienestar personal y no se tiene en cuenta a los demás, influyendo negativamente en la cohesión social, la convivencia y el bienestar común.

Así pues, la conducción antisocial incluye comportamientos delictivos que constituyen una clara violación de la ley, pero también formas de comportamiento muy frecuentes y generalizadas, que no suponen el incumplimiento de ninguna ley escrita o normativa de tráfico. Estos actos de conducción antisocial no incumplen el reglamento, pero son flagrantes violaciones de las prácticas cooperativas de conducción, y presuponen una falta de civismo y de urbanidad, y una carencia de valores básicos para la convivencia, como la cortesía, el respeto o la tolerancia. La conducción antisocial incluye así formas más o menos explícitas de agresión y acciones desconsideradas que resultan molestas, incómodas o irritantes para los demás, que vulneran sus derechos y necesidades, y comprometen su seguridad y su bienestar. No constituyen un delito, pero sí una ofensa.

En este sentido la conducción antisocial incluiría conductas como frenar bruscamente para que el coche que va detrás no se arrime tanto a nosotros, arimarnos mucho al coche que llevamos delante para instigarlo y obligar al conductor a ir más deprisa o a salirse de la calzada, no permitir a otro conductor que entre en nuestro carril de forma legítima, utilizar el claxon de forma reiterada o injustificada, insultar, gritar o increpar a otros conductores, soltar tacos o hacer gestos obscenos para protestar contra su forma de conducir, no adaptar la conducción a la densidad del tráfico, a las condiciones climatológicas, a la carretera, o a las limitaciones mecánicas de nuestro propio vehículo, arrojar colillas, basura o desperdicios por la ventanilla del coche, etc.

Muchos conductores egoístas, que vulneran reiteradamente los derechos de los demás, no ven nada malo en su comportamiento. Muchos ejemplos de conducción antisocial caracterizados por la negligencia, impulsividad, descuido, indiferencia o incluso crueldad son contempladas con cierta tolerancia o cuanto menos permisividad, y apenas son objeto de rechazo social. Sin embargo, no habría que olvidar que pocos actos antisociales tienen consecuencias personales y sociales tan graves como las que pueden derivarse de la conducción antisocial.

Algunos tipos de conducción antisocial constituyen un claro ejemplo de comportamiento agresivo al volante. En estos casos no sólo hablamos de egoísmo, descuido, desconsideración o temeridad, sino de un claro avasallamiento que vulnera los derechos más básicos de la persona. La conducción antisocial incluye numerosos ejemplos de acciones en las que puede apreciarse con claridad una carencia de preocupación por los sentimientos, necesidades y derechos ajenos. En contra de lo que algunos piensan, ser un conductor agresivo no es ningún mérito, sino un deshonor; no es ningún signo de fortaleza, poderío o virilidad, sino un agravio que ofende y vulnera los derechos de los

demás, y un estigma que afrenta y humilla a su portador como alguien indigno y esclavo de su propio defecto y debilidad.

Un conductor antisocial puede tener un excelente dominio del vehículo y de la técnica de conducción, pero a pesar de ello siempre será un mal conductor. Incluso tratándose de un conductor profesional, ya sea un taxista, chofer, camionero, conductor de autobús o piloto: la habilidad técnica no basta. La competencia en la conducción no depende exclusivamente de habilidades operacionales o manipulativas, sino fundamentalmente de habilidades cognitivas, sociales y emocionales, que son las que en última instancia convierten a un individuo en alguien suficientemente competente como para desenvolverse con eficacia y responsabilidad en situaciones de interacción social, incluyendo el tráfico y la conducción de vehículos

7.2 Perfiles de conductor antisocial

Debajo de mi casa hay una gran plaza circular, con un monumento en el centro de un gran seto cubierto de césped. Es uno de esos monumentos modernos que nunca he sabido lo que representa. Los vecinos la conocemos como la “plaza de los frenazos”. Se accede a ella en coche, a cierta velocidad, desde cuatro grandes avenidas, lógicamente cuando el semáforo está en verde y permite el paso. Una vez en la plaza, se le puede dar la vuelta completa circulando por el carril interior, siguiendo la rotonda. La circulación por este carril interior está regulada por un semáforo en ámbar intermitente, y por lo tanto permitida permanentemente siempre que se respete la prioridad de paso de los demás vehículos.

Muchos conductores se incorporan al carril interior sin aminorar la marcha y circulan por él a toda velocidad como si la luz del semáforo fuera verde en lugar de ámbar, obligando a menudo a frenar bruscamente a los vehículos que tienen el semáforo abierto y están circulando por la rotonda o accediendo a ella desde las avenidas. Cuando alguien intenta hacerles ver su error, le increpan y

responden con soberbia y altivez. Alguien tendría que explicarles que el color verde y el color amarillo no significan lo mismo. Creemos que cuando se acaban de dar el golpe sería un buen momento, mientras preparan los papeles del seguro, cuando están discutiendo de quién ha sido la culpa, justo antes de que llegue la policía. Sí, ese sería un buen momento. Se ahorrarían tanto en chapa y pintura... Y nosotros en sustos.

Existen muchos *conductores prosociales* y muchas formas de conducción prosocial. Aún así, todos ellos comparten una serie de características básicas que nos permiten identificarlos como tales, y referimos a ellos como si se tratara de un grupo homogéneo. Son individuos amables y considerados con los demás, preocupados y sensibles a las necesidades ajenas. Son prudentes y cautelosos en cualquier tipo de circunstancia de su vida, y esto se refleja como es lógico en las situaciones de tráfico. Cuando conducen lo hacen con precaución, respetando las normas y tratando de cooperar y facilitar las cosas a los demás conductores y peatones.

Este tipo de personas consideran que las reglas están para ser cumplidas no sólo en tráfico, sino en la vida en general y que el cumplimiento de las normas es esencial en la medida en que garantiza la convivencia y el funcionamiento social.

Evidentemente pueden verse alterados, como cualquier otra persona, por las distintas circunstancias y situaciones del tráfico, desde un simple atasco hasta una agresión por parte de otro conductor. No obstante, son personas equilibradas, capaces de controlarse y que intentan no perder los nervios, ni dejarse llevar por sus impulsos. No tienen deficiencias de socialización, y sus creencias, habilidades y valores prosociales son suficientemente sólidos como para sentirse parte integrante de una sociedad y no infringir las normas ni violar la ley.

Frente a ellos se situarían los "*conductores antisociales*". Del mismo modo que existen muchas formas de comportamiento prosocial, los conductores antisociales también constituyen un grupo heterogéneo. Sus características básicas han sido bien delineadas en el apartado precedente, donde los hemos considerado como un grupo diferenciado. En este apartado, no obstante, y con fines expositivos, trataremos de delinear algunos perfiles particulares de conductor antisocial. No nos referiremos a grupos particulares de individuos, sino más bien a prototipos, que por lo demás tampoco serían excluyentes. Cada uno de ellos se caracteriza por un determinado estilo de vida y por un determinado estilo de conducción, por lo que su descripción nos puede ayudar a profundizar sobre los aspectos distintivos de la conducción antisocial.

Un primer tipo de conductor antisocial sería el “*conductor maleducado*”. Muchos conductores son personas groseras y carentes de buenos modales. Los buenos modales no se improvisan, por lo que esta falta de educación no sólo la muestran cuando están sentados al volante o circulan por las vías públicas, sino en cualquier lugar y en cualquier situación de su vida diaria: en su casa, cuando están sentados a la mesa, en su lugar de trabajo o en lugares públicos. No hay razón para pensar que siendo maleducados en su vida, dejen de serlo cuando están conduciendo. Es probable que exhiban los mismos comportamientos ofensivos cuando conducen, dado que lo hacen igualmente en cualquier lugar.

El conductor maleducado sería un “*conductor incívico*”. El civismo, según el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, es el comportamiento respetuoso del ciudadano con las normas de convivencia pública, por lo que decir que una persona es cívica equivaldría a decir que es una persona civilizada, educada o cortés. Un sinónimo de civismo sería la urbanidad. La urbanidad es la manifestación externa del respeto hacia los demás. Está formada por un conjunto de normas relacionadas con la convivencia, que tienden a evitar incomodidades entre las personas cuando se relacionan entre ellas. Los preceptos de la urbanidad regulan el trato entre las personas civilizadas y el comportamiento en lugares públicos y se extienden a muchos aspectos de nuestra vida diaria como el saludo, las visitas, las comidas, las cartas, las conversaciones, etc.

En nuestra vida diaria prescindimos de muchos de estos detalles, para evitar que nuestra vida doméstica resulte demasiado formal, pero las personas educadas debiéramos conocer bien las normas de urbanidad y saberlas poner en práctica en nuestra vida social, comportándonos de forma correcta. Actuar con corrección es un síntoma de urbanidad, pero hay conductas para todos los gustos, y muchas personas hacen ostentación de su grosería tanto con sus palabras como con sus hechos. Ante estas personas a menudo nos sentimos indignados o avergonzados por su forma de actuar.

En las sociedades avanzadas, y precisamente gracias a su mayor nivel cultural, se observan con respeto las costumbres sociales que hacen más agradable el trato humano, se cuidan las formas y se enseña la forma correcta de actuar en diferentes momentos y en diferentes situaciones. A esto lo llamamos también actuar con buen gusto o con buenos modales, y a las personas que actúan con corrección las definimos como personas educadas. Las convenciones sociales son arbitrarias, pero no tienen más finalidad que facilitar la convivencia, y a menudo sirven para limar asperezas, reducir tensiones y eliminar la hostilidad.

La única forma de convivir es respetar unas ciertas convenciones que hacen posible que el trato humano, la vida en definitiva, sea más agradable. Estas fórmulas de convivencia no son sino expresión del respeto hacia los demás. La vida comunitaria se basa en la inhibición de muchas formas de comportamiento que pueden resultar perjudiciales, o sencillamente molestas para los demás. Si hiciéramos cuanto nos viniese en gana cuando nos diera la gana, la sociedad se convertiría en una jungla en la que imperaría la ley del más fuerte.

A fin de cuentas el término urbanidad procede de la palabra latina "urbs", que significa ciudad. Vivir en una ciudad, es decir, con otras personas, implica asumir los derechos y deberes que ello comporta y aceptar unas pautas de comportamiento para que la convivencia pacífica no se rompa, que son las que quedan reflejadas en las normas, leyes, costumbres y reglas, incluyendo las del tráfico. Si un conductor siempre circulara solo por una carretera desierta, tal vez podría olvidarse del código de circulación; ahora bien, siempre que haya más conductores y más vehículos no puede ignorarlo, no sólo por su propio bien, sino también por el de los demás. En esto consiste vivir y convivir en sociedad.

El tráfico es un contexto de interacción social, y nuestros hábitos de conducción reflejan nuestro nivel de urbanidad y de educación social. Aquellos conductores cuya vida privada se caracterice por actitudes y comportamientos antisociales es poco probable que cambien de estilo de vida cuando se sienten al volante. Ignoran o desprecian las convenciones sociales, son maleducados, desconsiderados y se preocupan sólo por sus propias necesidades inmediatas. Intentan siempre salir ganando, y para ello vulneran los derechos de los demás y ponen a prueba los límites de la tolerancia social. Al igual que con cualquier otra norma, también infringen las normas de tráfico, y al hacerlo con más frecuencia, tienen mayor probabilidad de sufrir accidentes. No es que sean así conduciendo; son así dondequiera que estén. Tampoco se especializan en un tipo de infracción, como por ejemplo saltarse los semáforos en rojo, sino que infringen las normas de forma indiscriminada.

Un segundo tipo de conductor antisocial sería el "*conductor irresponsable*". Las palabras responsabilidad y responder pertenecen a la misma familia y aluden a la capacidad de responder de algo, de dar cuenta de lo que uno ha hecho o ha dejado de hacer, ha dicho o ha dejado de decir. Esto significa que quien adquiere una responsabilidad siempre tiene que responder de algo ante alguien y que alguien responsable es aquel que está capacitado para dar razón de sus actos. En esta misma acepción, el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define la responsabilidad como la capacidad

existente en todo sujeto activo de derecho para reconocer y aceptar las consecuencias de un hecho realizado libremente.

La responsabilidad tiene un sentido de compromiso, de exigencia. Sin compromiso previo no puede haber responsabilidad. Pero el compromiso debe asumirse libremente; no se entiende que alguien tenga que responder de algo que se ha visto obligado a hacer a la fuerza. La conducción es una actividad aceptada libremente que se ejerce voluntariamente y que exige responsabilidad. El vehículo no es responsable, el conductor sí. Sin embargo hay muchos conductores incapaces de dar razón de sus actos.

Conducen a su antojo y a su capricho, conducen de forma imprudente y arriesgada, sin ser conscientes de las consecuencias que sus actos pueden acarrear para ellos mismos y para los demás. Para muchos de ellos conducir es un juego; un juego en el que lo más importante es divertirse y pasarlo bien. Conducen sin precaución, y sin respeto por su propio vehículo y por los de los demás, así como por la gente que viaja en ellos.

El conductor irresponsable es un "*conductor irrespetuoso*". La palabra respeto procede de latín *respectus*, que significa atención, consideración. Respetar supone mirar alrededor, ser consciente de que hay alguien más, y por lo tanto de que uno no puede actuar como si estuviera solo. Respetar supone no hacerle a los demás lo que no nos gustaría que nos hicieran a nosotros. Sin embargo hay muchos conductores insolentes, que se esfuerzan por molestar. Actúan como si ofender al prójimo estuviera perfectamente justificado. Los hay también injustos, que abusan de los demás, como si no tuvieran los mismos derechos que ellos. Algunos se suben al coche con unas copas de más. Su comportamiento irresponsable también es antisocial.

Este tipo de conductor no siempre actúa así en todas las facetas de su vida. Muchos de ellos son ciudadanos respetuosos con la ley, que se transforman al coger el volante. De hecho, todos los conductores hemos cometido alguna vez alguna infracción de tráfico. Así, por ejemplo, el 88% de los conductores admite haber sobrepasado los límites de velocidad por lo menos una vez, el 22% admite haber conducido con alguna copa de más en alguna ocasión, y algunos conductores confiesan cometer pequeñas infracciones sin importancia con relativa frecuencia. Sin embargo, sólo la quinta parte de la población admite haber cometido otro tipo de infracciones no relacionadas con el tráfico, como por ejemplo fraudes financieros o delitos fiscales (Corbett y Simon, 1992).

Otro perfil de conductor antisocial sería el del "*conductor imprudente*". La prudencia, es una mezcla equilibrada de inteligencia, experiencia y sentido común. La inteligencia nos hace distinguir qué medios son buenos, cuáles no tanto y cuáles son francamente malos

para conseguir algo; la experiencia nos da argumentos, muchas veces sin que los formulemos conscientemente, para aprovechar al máximo los éxitos anteriores y no repetir los errores; el sentido común nos hace valorar la utilidad de estos medios teniendo en cuenta las circunstancias concretas (Pujol y Luz, 2002).

La prudencia es el sentido práctico por sistema, y el tráfico requiere prudencia. Uno tiene que valorar con buen juicio los medios de los que dispone para conseguir lo que desea y en el tráfico este deseo debiera ser llegar al destino sin problemas. Desgraciadamente hay muchos conductores que no son capaces de verlo de este modo. Su comportamiento imprudente es antisocial.

El conductor imprudente no siempre yerra por defecto, sino también por exceso. Teóricamente debiera actuar siempre con la prudencia necesaria, pero el concepto de necesidad es relativo y en la práctica depende muchas veces de la situación de tráfico.

Un conductor puede comportarse de forma imprudente cuando actúa con precipitación, es decir, cuando no se para a pensar lo suficiente, por ejemplo en un adelantamiento o en un cambio de carril sin calcular bien velocidades y distancias. También sería imprudente conduciendo de forma temeraria, es decir corriendo un peligro o riesgo innecesario o despreciando el uso de los medios que le protegerían en caso de accidente, como por ejemplo el casco en los motoristas o el cinturón de seguridad. En tercer lugar, actuaría de forma imprudente si no fuera lo suficiente flexible como para atender a las circunstancias y adaptarse a ellas, teniendo en cuenta cosas, como por ejemplo la densidad del tráfico, las condiciones meteorológicas o las intenciones de otros conductores. Finalmente, también sería imprudente conduciendo de forma negligente, es decir, sin prestar suficiente atención a la tarea de conducción, como por ejemplo, cambiando de carril sin mirar por el retrovisor, o hablando por el móvil mientras conduce sin usar el dispositivo de manos libres.

El conductor imprudente también puede serlo por exceso. En este sentido lo consideraríamos antisocial cuando actuara con premeditación y alevosía, de forma cobarde o maliciosa.

Algunos de ellos son excesivamente previsores, o incluso pusilánimes, tanto que rayan la imprudencia. Esto es algo muy característico de personas inseguras, que quieren tenerlo todo tan bien atado y asegurarse tanto de estar haciendo bien las cosas, que al final ni van hacia adelante ni para atrás, y acaban por no hacer nada. En el tráfico el mejor ejemplo lo tenemos en los indecisos, que en las vías rápidas nunca ven el momento de incorporarse a la circulación y acaban por detenerse en el carril de aceleración; que no encuentran el momento de adelantar a un vehículo pesado aunque se den las

condiciones suficientes y adecuadas para ello, y acaban formando una caravana de mil demonios; o que se detienen en un cruce mirando reiteradamente a izquierda y derecha, sin saber encontrar el momento idóneo para pasar.

Otros actúan maliciosamente al planear acciones que son eficaces, pero que no serían correctas desde el punto de vista ético, dado que violan los derechos de los demás. Serían como una especie de justicieros, que a menudo reaccionan de forma desproporcionada a las acciones antisociales de otros conductores, y justifican su propio comportamiento como algo necesario para poder darles a aquéllos una buena lección. Paradójicamente experimentan ellos mismos una especie de contagio, y en pocos segundos y casi sin darse cuenta caen en la trampa de la conducción antisocial y acaban conduciendo de forma inadecuada y arriesgada.

Se trata de personas que intentan tomarse la justicia por su mano, con el propósito de corregir el comportamiento antisocial de otros conductores, sin darse cuenta de que lo que hacen es tan antisocial y peligroso como el comportamiento que pretenden castigar. Con este propósito pueden bloquear el paso de un vehículo, reducir a extremos peligrosos las distancias de seguridad para intimidar a otro conductor, maniobrar bruscamente, hacer un giro o cambio de sentido inesperado, detener su vehículo o dejarlo cruzado en la calzada, o acciones similares.

En estos casos suele tratarse de personas egocéntricas que piensan que hacen las cosas mejor que nadie, y que todo el mundo debería aprender a hacerlas como ellos y ajustarse a sus valores o criterios de conducta. Serían como una especie de vengadores que se arrogan autoridad moral, sintiendo verdadera indignación ante cualquier forma de infracción o de trasgresión de la ley que ellos consideran como intolerable, sintiendo la necesidad de intervenir para evitar que algo así quede impune y pueda volver a ocurrir. A diferencia de los ciudadanos amantes de la paz, que normalmente toleran o ignoran el comportamiento antisocial y evitan a sus autores, estos insensatos reaccionan de forma desproporcionada y utilizan su propio vehículo como instrumento de instigación o de agresión, al servicio de su propia frustración y de unos deseos de venganza que ellos consideran legítimos. Desgraciadamente, en estos casos el remedio resulta peor que la enfermedad y puede llegar a tener consecuencias indeseables.

Un último tipo de conductor antisocial sería el "*conductor suicida*". Se trata de personas que aman el riesgo en la conducción y en muchos otros aspectos de sus vidas. La conducción tan solo es para ellos una actividad más en la que pueden asumir riesgos para lograr la excitación fisiológica y emocional que buscan y desean experimentar.

Generalmente logran estas sensaciones conduciendo a gran velocidad, haciendo adelantamientos apurados, participando en carreras urbanas o conduciendo en contra dirección. Para ellos este tipo de actividades de alto riesgo les resultan sumamente estimulantes, por lo que las utilizan como una plataforma para satisfacer su propio narcisismo. Es un comportamiento evidentemente egoísta, ya que su propia satisfacción personal es lo único que les importa.

Estos conductores antisociales son “*conductores agresivos*”, que pueden hacer un uso instrumental del coche, empleándolo como un medio para la expresión de la ira, el enfado, la hostilidad o el resentimiento. En casos extremos incluso puede ser utilizado como un arma, para molestar, atemorizar o incluso infligir daños físicos a otras personas. El coche permite hacer que otras personas sufran, sin tener que enfrentarse a ellos, de modo anónimo e impersonal.

Muchos de estos conductores antisociales que usan sus coches de un modo hostil están simplemente trasladando a la carretera un estilo de vida interpersonal caracterizado por la beligerancia y la agresividad. La conducción les sirve como una especie de catarsis para la liberación de la carga contenida de agresividad que acumulan, en la medida en que no consiguen descargarla por otras vías y en otros aspectos de sus vidas. Un pequeño porcentaje de la población de conductores antisociales son además psicópatas de la carretera, que utilizan el coche con la intención de herir a alguien.

Mención aparte merecerían los conductores que conducen en estado de embriaguez o bajo los efectos de las drogas. Las infracciones a las distintas normas, relativas a la ingestión de bebidas alcohólicas, medicamentos, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas con efectos psicoactivos, así como la negativa a someterse a las pruebas para su detección, tienen la consideración de infracciones muy graves. Sin embargo, muchos conductores antisociales hacen caso omiso de estas advertencias y beben, toman medicamentos y los mezclan con alcohol, consumen drogas y conducen estando bajo sus efectos y teniendo distorsionada su percepción de la realidad, alterado el juicio y mermadas sus capacidades psicofísicas. Algunos lo hacen ocasionalmente, mientras que otros son consumidores habituales o drogadictos con un problema de consumo generalizado y de mayor magnitud, que no se limita exclusivamente a la conducción.

En definitiva, podríamos decir que los conductores antisociales representan un grupo heterogéneo con diferentes rasgos individuales y sociales. Con todo, podrían identificarse diferentes perfiles de conducción antisocial que pondrían de manifiesto algunas de las

dimensiones más características de este fenómeno, como la falta de civismo y de urbanidad, la irresponsabilidad, la falta de respeto, la imprudencia o la agresividad.

En general, los individuos que se comportan de forma antisocial se diferencian de aquellos que se comportan de forma prosocial en función de su grado de desarrollo, educación y madurez social. Los primeros carecen de ciertas habilidades cognitivas, sociales y emocionales básicas para la vida social, y presentan un notable déficit de socialización y una falta de valores básicos para la convivencia. Estas carencias no sólo se reflejan en la conducción antisocial, sino también en otras formas de comportamiento antisocial que suelen ir asociadas. No es extraño que una persona que suele infringir el código de circulación, también viole la ley, prescinda de convencionalismos sociales y quebrante otros sistemas de reglas tanto formales como informales que regulan el trato personal y la vida comunitaria. Obtener el permiso de conducir otorga un derecho, pero también una responsabilidad que desgraciadamente muchos individuos no asumen porque no quieren, no saben o no pueden asumir.

7.3 Conducción antisocial y comportamiento antisocial

La investigación sobre la relación existente entre la conducción antisocial y el comportamiento antisocial se remonta a los años 40 del siglo XX, en Inglaterra, con un estudio de Tillman y Hobbs (1949) sobre la propensión de los taxistas británicos a tener accidentes. Los autores establecieron dos grupos de conductores, de alto riesgo y de bajo riesgo, en función de la frecuencia de accidentes de tráfico que solían tener. Comprobaron que el 66% de los conductores de alto riesgo, con un historial de cuatro o más accidentes de tráfico a sus espaldas, estaban fichados, frente a sólo un 9% de los que nunca habían tenido un accidente. Además, muchos de ellos tenían antecedentes penales o de conducta violenta y un historial de problemas de disciplina y desadaptación social desde la infancia. A nivel personal y familiar se reconocían como maridos infieles, promiscuos e irresponsables, y como conductores se revelaban como personas despreocupadas, descorteses con los clientes e irascibles. Conducían con la misma agresividad, impulsividad y desinterés por los demás, que caracterizaba su vida personal y social.

Los conductores del grupo de bajo riesgo, en cambio, no eran nada agresivos, no tenían antecedentes penales, ni historial de problemas familiares, escolares, laborales o sociales relevantes. A nivel personal eran individuos equilibrados con relaciones sociales, afectivas y de pareja estables. A nivel laboral eran personas reservadas, tranquilas y meticulosas en su trabajo, y conductores serios hasta el punto de no hablar mientras conducían. Aceptaban la posibilidad de que los demás conductores pudieran cometer errores, se preocupaban por el mantenimiento mecánico de sus vehículos, por el bienestar ajeno, y eran amables con sus pasajeros y con los demás conductores. Tillman y Hobbs concluyeron que “un hombre conduce como vive”, frase que desde que apareció por primera vez hace cincuenta años, ha sido reiteradamente citada por muchos investigadores del tráfico, no siempre conocedores de su origen.

Existe un gran número de estudios que demuestran que el comportamiento adaptativo en el tráfico está relacionado con la adaptación social general, y que el comportamiento desadaptativo guarda relación con un deficiente ajuste social. En general, aquellos conductores cuya vida personal se caracteriza por la imprudencia, intolerancia y desconsideración hacia los demás, tienden a conducir del mismo modo imprudente, desconsiderado y agresivo, teniendo mayor probabilidad de verse implicados en algún accidente.

Los primeros estudios sobre esta relación se llevaron a cabo en las décadas de 1950 a 1970, y aunque adolecían de importantes defectos metodológicos, muchas de sus conclusiones aún siguen siendo válidas, (Del Mar, Gaskill, Alegre, Rainey, Sawrey, y Turrell, 1957; McGuire, 1976; Williams y Malfetti, 1970; Mayer y Conville, 1977; McFarland, 1966; McGuire 1973; Williams y Malfetti, 1970). Las investigaciones más recientes así lo confirman y revelan con claridad que tanto el riesgo de accidente como las infracciones de tráfico están relacionados con la desviación social (Hartos, Eitel y Simons-Morton, 2002; Lawton, Parker, Stradling y Manstead, 1997; Meadows, Stradling y Lawson, 1998; Underwood, Chapman, Wright y Crundall, 1999; West y Hall, 1997; West y Hall, 1995).

La existencia de una relación entre infracciones de tráfico y otras formas de comportamiento delictivo está bien documentada desde los años 60 (Willett, 1964; Kroj y Helleman, 1971; Moser, 1974), de tal modo que en cierta medida los conductores antisociales podrían ser considerados como delincuentes habituales, algunos de cuyos delitos más habituales consisten en infracciones de tráfico (Noordizi, 1990; Blockley y Hartley, 1995). Así, por ejemplo, infracciones como aparcar en lugares prohibidos, conducir sin carnet, conducir con una tasa de alcoholemia por encima del límite legal y otras formas de conducción imprudente o temeraria, suelen ser más habituales en

individuos con antecedentes penales por delitos diversos tales como hurtos, robo de coches, robo con allanamiento, manipulación de mercancías robadas, daños contra la propiedad, tenencia ilícita y tráfico de drogas o violencia contra personas, asesinatos u homicidio y otras formas de violencia. Por citar solo algún ejemplo, el 40% de las personas detenidas por conducir bebidos y el 50% de los detenidos por conducción peligrosa tienen antecedentes penales, y el 25% de ellos volverán a ser detenidos antes de que haya transcurrido un año (Savak, 1983; Mize, 1997; Furnham y Saipe, 1993; Junger, Terlouw y Van Der Heidjen, 1995; Chenery, Henshaw y Pease, 1999; Rose, 2000).

Por esta razón, cuando hablamos de conductores antisociales, no debiéramos pensar en personas normales y corrientes que de vez en cuando se saltan una señal o incumplen las normas de tráfico cuando nadie les ve, sino en delincuentes convictos, que sistemáticamente quebrantan la ley, incluyendo la normativa de tráfico. No son conductores como cualquier otro, que pueda haber sido multado en alguna ocasión o lo haya merecido en alguna otra; son ciudadanos que no cumplen con la ley y cometen un delito detrás de otro. De hecho muchas veces se trata de delincuentes en busca y captura a los que la policía consigue identificar y arrestar gracias a una imprudencia o infracción de tráfico (DETR, 2000; Joslin, 1994; West Midlands Police, 1997).

Evidentemente no siempre es así, pero debemos tener en cuenta que aunque no todos los conductores sean delincuentes, casi todos los delincuentes conducen, lo que ayuda a entender la mayor probabilidad de infracciones o comportamientos imprudentes o temerarios al volante en este grupo de población. A título ilustrativo, se estima que, en comparación con la población general, los delincuentes tienen cinco veces más probabilidad de sufrir un accidente y veinte veces más probabilidad de que sea un accidente mortal (Junger y Tremblay, 1999; Parker y otros., 1995).

A menudo se trata además de personas violentas, que utilizan el propio vehículo no sólo como medio de transporte, sino también como arma de asalto o instrumento homicida, lanzándolo intencionalmente contra propiedades, contra otros vehículos o personas, ya sea por imprudencia o como parte de una maniobra suicida (MacDonald, 1964; McGuire, 1960; Sivak, 1983; Mizell, 1997). No en vano, la conducción imprudente se considera como un síntoma del "trastorno antisocial de la personalidad", que analizamos en el apartado 7.1.

No obstante, tampoco debiéramos ser alarmistas y colocarnos en el peor caso, puesto que también podemos encontrar muchos conductores con actitudes, comportamientos y

valores antisociales, sin antecedentes penales. En estos casos hablaríamos de personas poco respetuosas con la ley y con la autoridad y con endebles principios morales, que les llevan a pensar exclusivamente en sí mismos. (Clark, 1976; McGuire, 1976; Arthur, Barrett y Alexander, 1992; Donovan, Queisser, Salzberg y Umlauf, 1985; Arthur et al., 1992; Jessor, Turbin y Costa, 1997; Iversen y Rundmo, 2002; Lancaster y Ward, 2002; West, Elander y French, 1993).

Sea como fuere, el desafío a la autoridad y la falta de respeto hacia las normas que regulan la convivencia y la vida colectiva son claros síntomas de una deficiente socialización y de una inadecuada percepción del riesgo, que multiplica la probabilidad de accidente provocado por una infracción (Meadows, 1994; Parker et al., 1995; Reason et al., 1990; Sabey y Taylor, 1980; Stradling y Parker, 1996; Parker et al., 1995; Rajalin, 1994).

Este problema de socialización es especialmente acusado entre la población juvenil, y explicaría al menos en parte, y unido a su menor experiencia y a su estilo de conducción, los altos índices de accidentalidad entre la población de jóvenes menores de 35 años. Sabemos que los jóvenes cometen más infracciones, asumen más riesgos, como por ejemplo, conduciendo más rápido, saltándose con mayor frecuencia los semáforos o prescindiendo en mayor medida de los elementos de seguridad, y no sólo cuando conducen sino en muchas de las situaciones de su vida diaria en general (Cooper, Pinili y Chen, 1995; Evans, 1991; Jonah, 1986; Laberge-Nadeau, Maag y Bourbeau, 1992; Mannering, 1993; Williams, 1996; Brown y Groeger, 1988; Jonah, 1986; Evans y Wasielewski, 1982; Jonah, Dawson y Smith, 1982; Stradling y Parker, 1996; Wasielewski, 1984; Yu y Williford, 1993; Groeger y Brown, 1989; Williams, Lund y Preusser, 1986; Deery, 1999; Jessor et al., 1997; Beirness y Simpson, 1988; Junger et al., 1995).

Jessor (1987a y b, 1997) sugiere que la conducción arriesgada no es sino una manifestación de una tendencia mayor a violar las reglas, normas sociales o leyes, y un problema que refleja un estilo de vida antisocial. En este sentido, la conducción antisocial entre la juventud, incluyendo asumir riesgos de forma deliberada y saltarse las normas de circulación, no sólo sería una cuestión de edad e inexperiencia, sino un problema de comportamiento asociado a un estilo de vida irresponsable y otras formas de conducta antisocial, como el consumo de drogas o la conducta delictiva en general.

De hecho, muchas conductas antisociales al volante son conductas de provocación, que se hacen deliberadamente con la intención de intimidar, ofender o molestar a otras personas. A veces son reacciones agresivas, a modo de represalia tras sufrir un revés o

experimentar una frustración, y a veces castigos injustificados y desproporcionados por formas de comportamiento que se juzgan arbitrariamente como inaceptables, como frenar a destiempo, detenerse cuando el semáforo cambia a ámbar, conducir demasiado despacio o demasiado rápido, negarse a adelantar a un vehículo, etc. (Wiesenthal, Hennessy y Totten, 2000; Gulian, Mathews, Glendon y Davies, 1989; Matthews et al., 1991). A pesar de que las acciones del otro conductor hayan sido totalmente inocentes e incluso lícitas, pueden ser percibidas como intencionadas, hostiles o maliciosas, justificándose en base a dicha atribución la reacción agresiva.

La "Teoría General del Crimen" propuesta por Hirschi y Gottfredson (1994), sostiene que todas las formas de comportamiento delictivo, amoral, desviado o imprudente tienen en común un déficit de autocontrol, que lleva a buscar beneficios inmediatos sin considerar los costes a medio y largo plazo de las acciones emprendidas (Pratt y Cullen, 2000). Desde este punto de vista, la conducción antisocial parece estar asociada a un desarrollo inadecuado de habilidades cognitivas y sociales que son esenciales para el auto-control. La promoción de la competencia social exige el cambio de actitudes y comportamientos inapropiados, habilidades inadecuadas y estilos antisociales de conducción. Aspectos como la impulsividad, la errónea percepción del riesgo, la búsqueda de sensaciones, el descuido, la impaciencia, el inadecuado control emocional, el egocentrismo, están relacionados con la conducción antisocial, las infracciones de tráfico y el riesgo de accidente.

7.4 El estilo de conducción

No hagas a otro lo que no quieras que te hagan a ti.

La conducción es el resultado de la integración de dos aspectos fundamentales: por un lado, la habilidad que tenemos para conducir, es decir, cómo podemos conducir; y por otro lado, nuestro estilo de conducción, esto es, cómo decidimos conducir. Es evidente que la forma en que decidimos conducir (adoptar un estilo concreto de conducción) es tan importante como lo que somos capaces de hacer (nuestras habilidades). El vehículo no es sólo un medio de transporte: representa una extensión de nosotros mismos. De

hecho, adornamos nuestros coches con muchos accesorios que reflejan nuestra identidad. En ocasiones incluso colocamos pegatinas o adhesivos que proclaman los propios valores morales o la ausencia de los mismos. En definitiva, vestimos nuestros coches e incluso nos emparejamos con ellos.

Nuestro vehículo es un reflejo de quiénes somos y cómo queremos que se nos juzgue. Por ello, lo elegimos siguiendo los mismos criterios que utilizamos para seleccionar la ropa que vestimos. Es decir, pensando e imaginando quién nos gustaría ser y cómo deseamos que otras personas piensen que somos. Es por ello que la elección del vehículo pone de manifiesto nuestro estatus social así como nuestro estilo de vida. Nuestros vehículos son un cartel publicitario en el que decimos al mundo quiénes somos, cómo deseamos que nos traten y cómo los trataremos a ellos.

Además de elegir un determinado tipo, modelo, color, etc. de vehículo, también decidimos cómo deseamos conducir. Así, a través de la forma en la que conducimos, es decir, mediante el estilo de conducción que adoptamos, comunicamos quiénes somos (manifestamos nuestra identidad, nuestra personalidad y nuestro estatus social) y cómo queremos que los demás nos consideren (veloces, buscadores de emociones, arriesgados, seductores, tranquilos, conservadores o seguros).

Al mismo tiempo, a partir del vehículo y de la forma de conducción de otros conductores, estimamos la velocidad que alcanzarán, los riesgos que asumirán, la distancia que mantendrán en diferentes situaciones adversas, si conducirán cuando hayan dormido poco o mal o cuando hayan ingerido mucho alcohol, si respetarán las normas de tráfico, si adoptarán las leyes informales pero implícitas de la conducción, si serán o no competitivos, cómo responderán ante posibles amenazas a sus propósitos, a su seguridad o la invasión de su espacio personal, cuáles son los valores que dirigen su conducta de conducción; qué tipo de conductor desean ser y cómo desean que se les considere, cómo manejarán el vehículo, etc.

Así, algunos conductores eligen conducir a velocidades excesivamente elevadas; mientras que otros se decantan por conducir a velocidades bajas. Unos eligen respetar tanto las normas de tráfico explícitas como los códigos informales del conductor que consideran requisitos para favorecer la seguridad y la fluidez del tráfico. Otros, por el contrario, eligen conducir considerando que dichas normas son sólo restricciones impuestas a su libertad personal, obstáculos que merman su progreso y agrado por la conducción, y molestias que deben “burlar” a pesar de las posibles consecuencias que puedan derivarse tanto para ellos como para los demás conductores. Algunos son

precavidos y considerados con los otros usuarios del tráfico, mientras que otros son descuidados, arriesgados, impacientes, agresivos, y conducen como si fueran los únicos que tuvieran derechos en el tráfico. Todos estos, por mencionar algunos, constituyen formas y estilos diferentes de conducción.

La literatura científica ha puesto de manifiesto que el estilo de conducción arriesgado, infractor, antisocial o delictivo aparece constantemente asociado con un mayor riesgo de colisión. El estilo de conducción depende más de factores personales, como la motivación, la responsabilidad y los valores, por mencionar algunos, que de las habilidades manipulativas adquiridas en la autoescuela. Cuando se opta por un estilo de conducción antisocial, los factores emocionales, sociales y cognitivos parecen desempeñar un papel fundamental. En los próximos apartados nos ocuparemos de algunos de los factores de esta índole relacionados con el estilo de conducción antisocial.

7.5 Reacciones emocionales y conducción

El secreto de la felicidad no está en hacer siempre lo que se quiere, sino en querer siempre lo que se hace. Liev Nikolaievich Tolstoi (1828-1910).

Una persona no está siempre en óptimas condiciones psicofísicas cuando se encuentra al volante de su coche. La conducción es una actividad humana y una manifestación más de la vida cotidiana del hombre, por lo que no deja de verse afectada por muchos de los factores que causan estrés o que provocan nuestros estados emocionales, como ansiedad, depresión, euforia, cólera, miedo... Pensemos, por ejemplo, en la ansiedad, que es una de las reacciones emocionales más ampliamente estudiadas, con independencia de que esté provocada por el entorno de tráfico o por cualquier otra circunstancia del individuo. Un estado general de ansiedad puede alterar las condiciones físicas o psicológicas necesarias para el correcto desempeño de una actividad compleja como es conducir, pudiendo llegar a influir en la eficiencia y seguridad en la conducción.

El último de nuestros Cuadernos de Reflexión Attitudes, dedicado al tema "Emociones y conducción", profundiza en estas cuestiones. Baste aquí con recordar que cuando se

produce una reacción emocional, se pueden observar cambios en tres aspectos distintos del comportamiento: 1) a nivel experiencial-subjetivo (sentimientos de alegría, tristeza, enfado, etc.); 2) a nivel corporal o fisiológico-orgánico (cambios en el ritmo cardíaco o respiratorio, aumento de la sudoración, cambios en la tensión muscular, etc.); 3) a nivel expresivo-motor (sonrisa, llanto, expresiones faciales de ira, miedo, etc.). Si trasladamos estos tres tipos de respuestas emocionales a la situación de conducción, podemos reflexionar acerca del papel positivo o negativo que las emociones pueden jugar en el tráfico y la seguridad vial (Bañuls, 2001).

El componente experiencial subjetivo de las reacciones emocionales está fuertemente relacionado con el rendimiento en actividades cognitivas superiores, como la memoria o el pensamiento. Una persona que experimenta un fuerte estado emocional de ira, ansiedad o euforia, presenta serias deficiencias atencionales, que dificultan la ejecución en una tarea compleja, como es la conducción. Pensemos, por ejemplo, en cómo la ansiedad o el miedo que experimenta un conductor novel le lleva muchas veces a situaciones de riesgo por falta de decisión o inseguridad. Lo mismo podríamos decir de una persona que acaba de sufrir un fuerte impacto emocional, o que por cualquier circunstancia personal sienta que apenas tiene capacidad para controlar sus sentimientos o reacciones emocionales.

Factores emocionales en el comportamiento prosocial

- la culpa,
- la preocupación compasiva por otras personas, y
- la empatía.

A nivel fisiológico se producen una serie de alteraciones en los niveles de activación. En general, una baja actividad fisiológica estaría relacionada con una pérdida de atención, somnolencia o un mayor tiempo de latencia en la respuesta, mientras que una alta activación estaría relacionada con desorden del pensamiento, falta de concentración, impulsividad o tendencia a la acción irreflexiva. Resulta evidente que toda esta serie de cambios ponen en peligro la seguridad en la conducción.

Por último, las respuestas motrices y aspectos conductuales de las reacciones emocionales cumplen una función expresiva y de comunicación, indicándoles a los demás cuál es nuestro estado emocional y cuáles son nuestras intenciones. Diciéndoles cómo nos sentimos, también les estamos diciendo cómo es probable que reaccionemos. Pensemos, por ejemplo, en las expresiones de ira. Se trata de reacciones que son muy frecuentes en la conducción y que pueden desencadenar un arrebató de violencia, o incluso una agresión.

La agresión es justamente un prototipo de conducta antisocial, por lo que merece una consideración especial. El primero de nuestros Cuadernos Attitudes, dedicado al tema de la “Agresividad y Conducción”, examinaba esta cuestión con profundidad, por lo que no tenemos más que remitirnos a aquellas páginas para cualquier análisis o reflexión que quiera plantearse sobre el tema con mayor profundidad. No obstante, y con el propósito de mostrar la relación con el presente estudio y mantener nuestro hilo argumental, recogemos en los próximos apartados algunas de las conclusiones más relevantes elaboradas al respecto.

7.6 La agresión en la conducción

La desatención y el menosprecio de los derechos humanos han conducido a actos de barbarie que sublevar la conciencia de la humanidad (Declaración Universal de los Derechos Humanos. París, 10 de Diciembre de 1948).

En términos generales podríamos definir la agresión como cualquier forma de conducta con la que se intenta perjudicar o infringir daño (físico, moral, psíquico o social) a otra u otras personas. Si nos trasladamos al ámbito de la conducción, “la conducción agresiva” se definiría como el comportamiento de un conductor encolerizado o impaciente, que pone en peligro intencionadamente la vida de otro conductor, pasajero o peatón, en respuesta a un altercado, disputa o agravio de tráfico. En la mayoría de los casos, las situaciones en las que aparecen conductas agresivas, son las típicas de las condiciones normales del tráfico actual, lo que convierte a esta conducta en algo muy frecuente y en una cuestión muy grave para la seguridad vial.

Las causas de la conducción agresiva son muy complejas y ésta puede deberse a múltiples factores. Debíamos pensar que las reacciones agresivas siempre vienen precedidas de un estado emocional, el cual puede tener su origen en las propias circunstancias personales, o estar desencadenado por factores externos, o por el modo de actuar de otros conductores o peatones. Un conductor nervioso o enfadado podría estar más susceptible, tener menor tolerancia a la frustración o ser menos tolerante con el comportamiento de los demás. Por otra parte, y como cualquier reacción emocional, la

agresividad también está modulada por la interpretación subjetiva de la situación y el tipo de atribuciones que hagamos sobre las intenciones de las demás personas.

Con ánimo de simplificar, a la hora de explicar el origen de las conductas agresivas en general, y en particular de las que se manifiestan en la conducción, los científicos han distinguido entre las causas internas, propias de cada individuo y ligadas a sus circunstancias personales, y las causas externas, procedentes del ambiente, de la situación y las circunstancias sociales.

Entre las causas externas existen diversos factores ambientales que en determinadas circunstancias pueden contribuir a una reacción agresiva o incrementar su probabilidad de ocurrencia. Se trata de condiciones físicas molestas, que afectan directamente al confort, y pueden influir negativamente sobre el estado de ánimo, propiciando la aparición de comportamientos agresivos.

Entre estos factores podríamos mencionar cosas como el ruido, el calor o las retenciones. En relación con la temperatura ambiental, por ejemplo, se ha demostrado que la incidencia de delitos violentos se incrementa durante los meses de verano, por lo que si el ambiente es caluroso y húmedo, el conductor es más proclive a sentirse frustrado o colérico, y a adoptar conductas agresivas. Algunos estudios también demuestran que los ruidos molestos pueden dar lugar a reacciones agresivas, especialmente si el sujeto carece de control sobre su volumen o duración. Otra de las condiciones externas más frecuentemente asociada con la conducción agresiva es la congestión en el tráfico, tan característico de las grandes ciudades, y tan frecuente en los desplazamientos en fechas señaladas.

A estos factores se podrían añadir otros muchos, que tendrían que ver con la propia situación de conducción y las tensiones que se generan debido a la premura, la frustración, o las acciones de otros conductores. Pensemos, por ejemplo, en la excesiva proximidad de los vehículos y la constante amenaza que supone un coche que no respete las distancias de seguridad, la sobre-activación que provocan las prisas y la necesidad de llegar a tiempo a una cita, el sobreesfuerzo y las tensiones constantes que genera la propia actividad de conducir, o la indignación que despiertan en nosotros las infracciones, las agresiones y los errores, cometidos sea por nuestra parte o por parte de otros conductores. Si a ello añadimos la reiteración asociada a la costumbre y al hábito, y la impunidad con que se ejecutan los actos agresivos al volante, el cuadro se completa.

La influencia social tampoco es despreciable. Un buen número de comportamientos agresivos de los conductores, especialmente en los jóvenes, tienen su origen en la

observación de modelos violentos en el cine y la televisión. No habría más que pensar en cualquiera de las escenas de persecuciones o carreras urbanas, en las que literalmente es destrozado un automóvil, o se utiliza el coche de forma violenta o como seña de identidad de un protagonista agresivo. En la vida real, el ejemplo cotidiano ofrecido por muchos usuarios de las vías públicas también influye, sobre todo si tenemos en cuenta que muchas de estas conductas agresivas nunca son sancionadas ni recriminadas socialmente.

Si observamos que una persona se mueve con fluidez entre la congestión del tráfico cerrando a otros, uno puede verse inclinado a imitar esa conducta con el fin de llegar antes a su destino. En este sentido, podríamos considerar la conducción agresiva como una forma de comportamiento propia de nuestra cultura, inculcada desde la infancia, que aprendemos primero observando como pasajeros el comportamiento de los mayores, y que más tarde ponemos en práctica, siendo reforzada por los medios de comunicación.

No debiéramos olvidar que en nuestras sociedades hay una tendencia generalizada a considerar el coche como un territorio privado sobre la calzada, una especie de hogar con ruedas, que se desplaza con uno mismo y cuya integridad hay que mantener a toda costa. En este sentido parece justificable señalar que el impulso agresivo puede representar sentimientos innatos de derechos territoriales, sirviendo de base a gran cantidad de conductas peligrosas y desconsideradas en las carreteras. Otros investigadores han demostrado también el valor instrumental de la agresión, sugiriendo que algunos comportamientos agresivos con determinado tipo de vehículos sirven para realzar la imagen del individuo y la autoestima.

Aunque no existe un perfil único de conductor agresivo, sabemos por las estadísticas que la mayoría de conductores agresivos son relativamente jóvenes, varones, con escasa educación, con antecedentes penales, historias de violencia y problemas con el alcohol y las drogas. La mayoría de las conductas agresivas se suelen dar en conductores que tienen entre 18 y 26 años, aunque también podemos encontrar un buen porcentaje de casos entre los 26 y los 50 años, y ya en menor proporción entre 50 y 75 años (Mizell Inc., 1996). Muchos de estos sujetos han sufrido recientemente un fuerte contratiempo emocional, como la pérdida del empleo, la pérdida de un ser querido, un divorcio o ruptura sentimental, o han sufrido un daño o accidente.

Las investigaciones ofrecen precisas descripciones del prototipo de conductor peligroso. Sería aquel individuo que manifiesta tendencias antisociales y violentas, cuyos comportamientos son desajustados e incontrolados, con un escaso nivel de eficacia y de

control personal, y que es incapaz de reaccionar adecuadamente al estrés emocional intenso. Estas personas intentan responder a sus sentimientos hostiles, pero lo hacen de forma inadecuada, recurriendo al alcohol o al automóvil, con la expectativa de reducir su ansiedad, intentando incrementar así su sentimiento de eficacia y su superioridad frente a los demás. Todo ello les lleva a aumentar su nivel habitual de agresividad, dando lugar a estilos de conducción violenta, competitiva, arriesgada, temeraria, que busca sensaciones nuevas e intensas y que por tanto les convierte en individuos de alto riesgo.

Numerosos estudios han encontrado relaciones entre la agresividad y las dificultades para contener la ira y la hostilidad hacia los demás, y la tendencia a asumir riesgos al volante, cometer infracciones y sufrir accidentes de tráfico (Baúer, 1955; Conger et al., 1957; Mayer y Treat, 1977; McGuire, 1976; Pelz y Schuman, 1968; Selzer y Vinokur, 1974; Conger et al., 1957; McGuire, 1976; Selzer y Vinokur, 1974; Zellhart, 1972; Galovski y Blanchard, 2001, 2002; Galovski, Blanchard y Veazey, 2002; Yagil, 2001; Iversen y Rundmo, 2002; Underwood et al., 1999; Hennessy, 2000; Lancaster y Ward, 2002; Donovan y Marlatt, 1982; Wilson y Jonah, 1988; Norris et al., 2000). En general, a mayor agresividad y hostilidad, mayor número de infracciones y accidentes de tráfico y mayor riesgo de reincidencia posterior.

8. COMPETENCIA SOCIAL Y CONDUCCIÓN

8.1 Las habilidades necesarias para la conducción

La conducción es el resultado de la integración de dos aspectos fundamentales: por un lado, la capacidad que tenemos para conducir, es decir, cómo podemos conducir; y por otro lado, nuestro estilo de conducción, esto es, cómo decidimos conducir. Ambos, la capacidad para conducir y el estilo de conducción, dependen a su vez de un conjunto de habilidades cognitivas cuyo funcionamiento adecuado y coordinado pone en marcha una secuencia de acciones necesarias para que la conducción sea segura y eficaz. Son las siguientes:

- Explorar el ambiente vial con la finalidad de detectar e identificar la información importante, a la vez que se desecha la irrelevante para la conducción.
- Seleccionar dicha información y mantener la atención centrada en ella durante períodos prolongados de tiempo.
- Procesar la información, o lo que es lo mismo, percibir e interpretar de forma correcta, lo que a su vez implica reconocer, anticipar y evaluar de forma reflexiva y crítica las diferentes situaciones, los riesgos implícitos reales o potenciales, las alternativas y las consecuencias de cada respuesta posible, las habilidades propias en cada momento, así como el significado, intenciones, valores y expectativas de otros usuarios del tráfico.
- Tomar la decisión adecuada ante cualquier situación, problema o conflicto que pueda presentarse durante la conducción.
- Emitir la respuesta más efectiva y prudente.

El funcionamiento de los planteamientos y procesos cognitivos y sensomotrices, así como su interacción, ha sido ampliamente estudiado dentro de la psicología. También en el entorno de la seguridad vial y del estudio del comportamiento humano en el tráfico. Estos ámbitos cognitivo y conductual han sido atendidos paulatinamente de la forma merecida, desde el inicio y evolución de la seguridad vial hasta nuestros días. De hecho, las aptitudes y habilidades configuran, por ejemplo, la piedra angular para la obtención de permisos mediante la formación vial (aprendizaje del manejo de la máquina, normativas...) y la selección de conductores (revisión de habilidades motoras, visión, coordinación motora...), desde los modelos mecanicistas y los modelos conductuales. También los

modelos cognitivos y motivacionales, se han ido paulatinamente introduciendo en el diseño de la selección y formación de conductores (percepción de la velocidad, motivación, coordinación bimanual, tiempo de reacción,...).

La literatura científica ha puesto de manifiesto que los conductores que tienen dificultades para detectar, seleccionar y atender la información relevante van a procesar la información de forma incorrecta, es decir, van a mostrar fallos a la hora de identificar y valorar los peligros reales o potenciales, seleccionar las posibles respuestas, anticipar las consecuencias de cada una de ellas y reconocer las intenciones, conductas, expectativas y valores de los demás usuarios del tráfico. Todo ello hará que sea difícil tomar una decisión adecuada, y en consecuencia responder de modo prudente, adecuado y efectivo en el escenario vial.

En definitiva, la conducción prudente y segura exige el dominio y la competencia de una serie de habilidades manipulativas y perceptivas más simples relacionadas con el manejo del vehículo (como la capacidad para detectar la información relevante), de una serie de habilidades cognitivas relacionadas con el procesamiento de la información (procesos mentales superiores y operaciones de pensamiento más complejas, como el razonamiento crítico o la toma de decisiones) y de una serie de habilidades sociales relacionadas con las reacciones emocionales y dinámicas de relación interpersonal e interacción social (habilidad de afrontamiento del estrés, autocontrol emocional e interacción social en situaciones de tráfico).

Las investigaciones recientes han puesto de manifiesto que en diversos tipos de conducta antisocial, entre las que se incluye la conducción antisocial, se constata un desarrollo inadecuado de las habilidades cognitivas y sociales.

8.1.1 Las habilidades sociales

Las habilidades de conducción son necesarias tanto para el afrontamiento efectivo de los problemas físicos que encontramos en el escenario vial, tales como las inclemencias del tiempo, las carreteras en mal estado o la congestión del tráfico, como para hacer frente a los problemas interpersonales relacionados con la conducta de otros conductores.

En la medida en que el tráfico es un contexto de interacción social, la conducción también requiere de habilidades sociales.

Actualmente, el incremento constante y continuo de artilugios electrónicos instalados en el vehículo está convirtiendo la conducción en una actividad cada vez más aislada desde

el punto de vista social, y el vehículo en algo tan confortable que casi podría entenderse como una ampliación del hogar. Algunos conductores incluso llegan a pensar que pueden conducir sin tener en cuenta a los que les rodean, y a menudo olvidan que el vehículo es el cuerpo del conductor.

El conocimiento de la tendencia de los conductores a sentir que están solos en la carretera ha llevado a los fabricantes y diseñadores de vehículos japoneses a intentar "humanizar el vehículo" mediante un dispositivo "parlante" que alaba las conductas correctas de conducción o le informa que se ha perdido. El coche humanizado puede ayudar a reducir la frecuencia de la conducta antisocial, aunque evidentemente para ello es necesario primero humanizar al conductor. La deshumanización y despersonalización de otros conductores es frecuente entre jóvenes infractores que piensan que sus víctimas pueden tratarse de forma no humana porque son menos que humanos (Ross y Hillborn, 2004). Estas distorsiones cognitivas son comunes entre muchos conductores agresivos (Lowenstein, 1997).

Sin embargo sabemos que no es así: la conducción exige que prestemos una enorme cantidad de atención a la conducta de otras personas. Los conductores debemos observar con detalle y cuidado la conducta de otros conductores e incluso considerar que dicha conducta puede ser un indicador clave de la nuestra. Por esta misma razón,

...la conducción es una actividad que requiere de habilidades interpersonales, las mismas que se requieren para actuar de forma competente y eficaz en cualquier contexto o actividad social.

Muchas personas que poseen una inteligencia general elevada carecen de inteligencia social, es decir, de la habilidad necesaria para comprender y predecir la conducta de otros. Esto significa que nuestra habilidad para conocer y comprender el mundo físico es totalmente diferente e independiente de la **habilidad para conocer y comprender el ámbito social.**

En el escenario vial, los conductores debemos disponer de habilidades y ser competentes no sólo para procesar de modo correcto el ambiente físico sino también para procesar el ámbito interpersonal.

Esto significa que debemos ser capaces de: conocer las diferentes conductas o cursos de acción que puede realizar otra persona en un momento determinado, evaluar sus intenciones, saber qué conducta o conductas es más probable que realice, reconocer que la conducta de los demás puede afectarnos y saber cómo reaccionar.

Los aspectos sociales incluyen no sólo a las personas que viajan en otros vehículos, sino también a las que llevamos a bordo.

Los pasajeros pueden distraer al conductor, avisarle de la presencia de un peligro, ayudarlo a mantenerse despierto en un trayecto prolongado, o interactuar de múltiples modos. Son muchas las investigaciones que subrayan la necesidad de tener en cuenta el efecto que el pasajero ejerce sobre el conductor. En este sentido, se ha demostrado que la presencia de otras personas en el propio vehículo puede aumentar o disminuir la velocidad, la conducción arriesgada, las infracciones de tráfico y la utilización o no del cinturón de seguridad (Baxter, Manstead, Stradling, Campbell, Reason y Parker, 1990). En esta misma línea, otras investigaciones han encontrado que los conductores que viajan con pasajeros mantienen mayor distancia de seguridad que cuando conducen solos. Así, se denomina "efecto pasajero" a la tendencia del conductor a satisfacer las expectativas del pasajero, lo que explica que los conductores jóvenes cuando viajan con personas de mayor edad conduzcan a menor velocidad de la habitual.

El efecto de facilitación social que ejercen los pasajeros también puede traducirse en un incremento en lugar de en una disminución de la conducción antisocial (Preusser, Ferguson y Williams, 1998).

Las metas y valores de los pasajeros son muy importantes. Esta es la razón, entre otras, por la que jóvenes (que generalmente suelen viajar acompañados) llevan a cabo conductas arriesgadas bajo la influencia de sus pasajeros (compañeros) antisociales. Incluso muchos de ellos acometen la tarea de la conducción con la única finalidad estúpida de impresionar a sus pasajeros.

Muchas personas antisociales carecen de habilidades para solucionar problemas interpersonales, es decir, habilidades de pensamiento necesarias para solucionar problemas que encontramos en nuestra interacción con otras personas. Estas habilidades son fundamentales en cualquier situación de conducción.

La solución de problemas en el ámbito interpersonal requiere cada una de las **habilidades necesarias para solucionar problemas** en cualquier ámbito vital, es decir: reconocer la existencia de un problema, considerar las consecuencias y pensar en las posibles alternativas de respuesta. Sin embargo, el afrontamiento eficaz de cualquier situación también requiere la habilidad para comprender cómo piensan, se sienten y pueden reaccionar ante diferentes respuestas derivadas de la solución de un problema.

Se ha encontrado que el desarrollo inadecuado de las habilidades cognitivas necesarias para solucionar los problemas interpersonales se relaciona con diversos tipos de conductas antisociales, entre las que se incluye el abuso de drogas. Muchas personas antisociales tienen dificultad para calcular las consecuencias de la propia conducta en otras personas y no comprenden la relación de causa-efecto existente entre su conducta y las reacciones de los demás. En algunas ocasiones, culpamos a otras personas por sus acciones o sus actitudes, en lugar de ver que la culpa es nuestra por haberlas provocado. Estos malentendidos o la ausencia de comprensión son los responsables de muchos de los conflictos que ocurren a diario en las vías públicas.

La conducción segura también requiere que nos esforcemos por conocer y evaluar las intenciones de otros conductores que nos resultan totalmente desconocidos (lo que dificulta todavía más la comunicación), y que seamos capaces de anticipar cuál será la conducta más probable. Sin embargo, estas evaluaciones deben realizarse con un mínimo de información, ya que la comunicación, base de la interacción social, es muy limitada en la mayor parte de situaciones de conducción.

Entre los conductores, la comunicación es generalmente no verbal, lo que conlleva escasa fiabilidad y enorme cantidad de confusiones e interpretaciones erróneas. Incluso el número de indicadores no verbales es muy limitado, ya que no podemos ver totalmente al otro, y menos todavía si los cristales están tintados para proteger la propia identidad.

Los indicadores no verbales disponibles en las situaciones de conducción son difíciles de interpretar, y además suelen comunicar mensajes contradictorios. A modo de ejemplo, hacer sonar el claxon puede tener el objetivo de comunicar el enfado experimentado o el ofrecimiento de ayuda. De igual modo, diferentes gestos realizados con las manos pueden comunicar aprecio, pero también pueden interpretarse como desprecio. Incluso una sonrisa puede percibirse como un gesto despectivo o hasta una ofensa. La comunicación es particularmente difícil cuando nos encontramos en situaciones de tráfico denso o cuando viajamos a velocidades excesivas. En estas situaciones podemos percibir que un mensaje no verbal obscuro dirigido a otro conductor va dirigido a nosotros.

En definitiva, casi podemos disponer de más información sobre otros conductores leyendo las pegatinas que llevan en sus vehículos que interpretando su lenguaje corporal. Los conductores que carecen de **habilidades para interpretar la conducta realizada por otros conductores**, evaluarán de forma errónea las intenciones de aquéllos y, en

consecuencia, se verán implicados en un mayor número de incidentes y accidentes en el contexto vial. No debemos olvidar que la comunicación escasa, nula o ineficaz es un abono para el conflicto y la agresión. Los fabricantes de automóviles recientemente han desarrollado dispositivos de reconocimiento de voz que permiten que los conductores se comuniquen con su vehículo. Sin embargo, actualmente todavía no existe un dispositivo que permita comunicarnos con otros conductores.

Nuestras atribuciones sobre las causas de determinados comportamientos viales también pueden ser susceptibles de error. La evaluación que hacemos de las intenciones, motivos, tendencias y valores de otras personas puede estar influida por numerosos factores. Cosas tan simples como la edad, el género, la raza o incluso la limpieza o el color de un coche, pueden activar juicios estereotipados sobre la personalidad del otro conductor, y específicamente sobre su agresividad y estilo de conducción. En otros casos, interpretamos cada reacción fisiológica o psicológica con el objetivo de establecer las causas de las conductas de otros conductores.

Por ejemplo, un desencadenante muy frecuente del enfado suele ser la atribución o interpretación de una intención hostil ante conductas ambiguas realizadas por otros conductores. Incluso una mirada inocente por parte del otro conductor puede percibirse como una crítica, una amenaza o una mirada desafiante. Una maniobra que obliga a otro conductor a cambiar de carril puede interpretarse como un simple error o descuido fortuito a la hora de mantener la trayectoria del vehículo, o bien como una invasión o agresión intencionada para impedir que el otro conductor pueda avanzar.

Diversas investigaciones han encontrado que las conductas antisociales de agresión, violencia y delincuencia en escenarios diferentes de la conducción (Dodge, Price, Bachorowski y Newman, 1990) aparecen asociadas con atribuciones erróneas o evaluaciones inadecuadas sobre las intenciones, fundamentalmente hostiles, de otras personas. Concretamente, este tipo de evaluaciones son el detonante de muchas reacciones violentas y comportamientos delictivos (Serin, 1991).

En definitiva,

...los conductores que carecen de habilidades para razonar de forma crítica y/o aquellos que no han desarrollado la comprensión interpersonal de modo adecuado, evalúan de forma errónea las intenciones y conducta de otros usuarios del tráfico, y tienden a pensar que los demás quieren perjudicarles o hacerles daño.

Los conductores antisociales y los infractores que reaccionan de modo agresivo se caracterizan por este tipo de atribuciones erróneas. En ambos casos, los errores de atribución pueden llegar a convertirse en una “profecía auto-cumplida”, cuando las personas que son objetivo de un contraataque agresivo responden con una conducta agresiva. Evidentemente, este tipo de reacción confirma la atribución inicial de hostilidad y, de este modo, se refuerzan de modo no intencionado los errores de atribución. Así, un error de atribución que inicialmente lleva a la manifestación de una conducta agresiva se convierte en el detonante de un contraataque de agresión que vuelve a incrementar la agresión inicial y así sucesivamente, lo que evidentemente se convierte en una espiral continua de atribución errónea de hostilidad, agresión y violencia.

La conducción segura requiere la habilidad interpersonal no sólo en el nivel cognitivo sino también en el nivel conductual. Algunos conductores utilizan su habilidad social para lograr sus objetivos en el tráfico o porque piensan que de otro modo no conseguirían avanzar. Otros muestran excelentes habilidades sociales salvo cuando conducen, porque piensan que este tipo de conductas no son necesarias ni beneficiosas en el escenario vial. Otras personas, en cambio, se comportan de modo antisocial simplemente porque carecen de las habilidades sociales para actuar de modo prosocial (Hollin y Swaffer, 1993); en otras palabras, carecen de un repertorio adecuado de **habilidades conductuales interpersonales** que les permitan obtener aceptación y refuerzo, en lugar de hostilidad y rechazo, en diferentes situaciones de interacción social.

En cualquier caso, la **cooperación y consideración** entre los conductores es esencial para conseguir que el tráfico sea fluido y seguro. Diversas investigaciones han encontrado que la ausencia de habilidades sociales se relaciona con un mayor número de infracciones y con una mayor frecuencia de accidentes (Cellar, Nelson y Yorke, 2000). Además, existe evidencia de que las personas que tienden a la intimidación en sus encuentros sociales, también son agresivos cuando conducen (Bassett, Cate y dabas, 2002).

8.1.2 Las habilidades de afrontamiento del estrés

Existe evidencia científica acerca de que las personas que consideran la conducción una tarea muy estresante se ven implicadas en un mayor número de accidentes (Legree, Heffner, Psothka, Martinb y Medsker, 2003) y cometen un mayor número de errores e infracciones en el tráfico (Westerman y Haigney, 2000), entre las que se incluye el exceso de velocidad (Matthews et al., 1991). Asimismo, también se ha demostrado que el estrés se relaciona con la conducción agresiva (Lowenstein, 1997).

El estrés del conductor puede manifestarse a través de respuestas fisiológicas, mediante un incremento en la tasa cardíaca y de la presión sanguínea; sentimientos como la frustración, ansiedad y preocupación, y reacciones conductuales como la agresión. Se trata de reacciones emocionales que pueden estar ocasionadas por las propias situaciones de conducción, pero también por eventuales problemas de índole personal, laboral o familiar que, a modo de espiral, pueden generar más estrés para el conductor cuando se sienta al volante (Novaco et al., 1990).

Habría que tener en cuenta que el estrés del conductor puede ser resultado de una enorme cantidad de eventos vitales que se encuentran más allá de la situación de conducción (Glendon, Dom, Mathews, Gulian, Davies y Debney, 1993). Entre ellos, se encuentra toda una serie de acontecimientos profesionales, familiares y personales que viajan siempre con nosotros. Incluso las pequeñas molestias que experimentamos a diario, y que no somos capaces de solucionar de modo efectivo, pueden generar estrés a la hora de conducir. Estos conflictos no resueltos pueden activarnos, deprimirnos, distraernos o fatigarnos incluso en ausencia de la fuente original del conflicto (Taylor, 1991). No debemos olvidar que emociones como el enfado, experimentadas frecuentemente durante la conducción, aunque en ocasiones no somos conscientes de ellas o no podemos manejarlas de modo eficaz, constituyen una fuente frecuente de estrés que contribuye a la conducción agresiva y antisocial.

A este respecto, diversas investigaciones han encontrado que existe una clara relación entre alteraciones de la vida personal del conductor e implicación en accidentes (Norris et al., 2000). Así, por ejemplo, se ha encontrado que muchos conductores muertos en accidentes de tráfico habían experimentado niveles significativos de estrés durante las veinticuatro horas anteriores al accidente. Entre los acontecimientos estresantes previos a la colisión se incluyen problemas económicos, personales, matrimoniales, así como la pérdida del trabajo o de la pareja (Mizell, 1997). En esta misma línea, otros estudios han encontrado que las tasas de accidentalidad aumentan dramáticamente con los problemas sentimentales: se duplican durante los siete años anteriores y se incrementan de forma significativa durante el año en que se produce el divorcio. En otro estudio se encontró que el 80% de los conductores implicados en accidentes mortales, en comparación con solo el 18% de los sujetos pertenecientes al grupo control, habían experimentado conflictos interpersonales graves antes de sufrir el accidente (Lowenstein, 1997).

La literatura científica también ha puesto de manifiesto que el estrés es resultado, entre otras cosas, de la valoración negativa de las diferentes situaciones de conducción.

Los conductores que con frecuencia experimentan el tráfico como una actividad estresante tienden a desarrollar un punto de vista negativo generalizado sobre la conducción, lo que a su vez incrementa su disposición a valorar como estresantes una amplia variedad de situaciones y tareas de conducción (Hennessy y Wiesenthal, 1997).

Existe evidencia de que estos conductores presentan elevados niveles de tensión, activación y estados de humor desagradables, aspectos que pueden comprometer su competencia en la conducción.

Entre los factores que generan estrés y que llevan a valorar de forma negativa las situaciones de tráfico se encuentran el mal estado de las vías, las condiciones climatológicas adversas y la congestión del tráfico. Todos estos aspectos tienen un impacto emocional negativo sobre aquellos conductores que diariamente realizan desplazamientos *in itinere* (Hennessy y Wiesenthal, 1997). Sin embargo, también lo tienen aquellas situaciones en las que debemos conducir despacio, realizamos trayectos largos o nos incorporamos al tráfico, aquellas en que tenemos dificultades para adelantar a un vehículo lento o en cualquier otra circunstancia que nos impida avanzar, todas ellas situaciones que suelen generar estrés en los conductores.

Finalmente, el estrés puede ser provocado tanto por un exceso de estimulación, como ocurre por ejemplo en las carreteras con muchas curvas, en una autopista muy transitada por vehículos que conducen a alta velocidad, o cuando nos encontramos con conductores agresivos, como por la ausencia de estimulación, como suele ocurrir cuando viajamos por una carretera muy conocida o realizamos un trayecto rutinario para ir o venir del trabajo o cuando conducimos durante períodos de tiempo prolongados o por carreteras largas y rectas (Hancock y Warm, 1989). El exceso de estimulación exige al conductor que preste atención y responda a demasiados estímulos. La estimulación escasa, en cambio, lleva a los conductores a desviar la atención del escenario vial. Es lo que ocurre, por ejemplo, cuando el aburrimiento experimentado durante la conducción nos lleva a pensar en nuestros propios asuntos, preocupaciones personales u otros temas que nada tienen que ver con la tarea de conducir. La disminución del estado de vigilancia asociada a la falta de estimulación también puede provocar somnolencia y errores asociados a despistes o fallos de atención.

Existen marcadas diferencias individuales entre los conductores tanto en la vulnerabilidad como en su habilidad para afrontar los conflictos personales y las situaciones difíciles.

Con todo, resulta obvio que las estrategias inadecuadas de afrontamiento hacen a la persona aún más vulnerable al estrés.

Diversas investigaciones han encontrado que los conductores que se han visto implicados en algún accidente no son capaces de afrontar de modo efectivo el estrés externo, suelen ser más rebeldes y tienen mayor tendencia a ir contra lo establecido (McGuire, 1986). Estas conductas y actitudes antisociales pueden ser resultado de la ausencia de habilidades adecuadas para hacer frente a los diversos estresores que surgen en la vida diaria.

La revisión de la literatura científica realizada por Donovan y sus colaboradores (1983) pone de manifiesto que los conductores con mayor riesgo de accidente suelen ser jóvenes varones hostiles y agresivos, que consumen alcohol, sin habilidades adecuadas para afrontar el estrés y escasa tolerancia a la frustración. Es probable que estos conductores experimenten el estrés como una pérdida de control personal y crean que el alcohol, los vehículos o ambas cosas sean medios adecuados para disminuir la tensión. Esta creencia puede dar lugar a conductas de riesgo en la conducción y una mayor probabilidad de cometer infracciones y sufrir accidentes.

Se ha demostrado que muchos conductores antisociales disponen de habilidades de afrontamiento inadecuadas (Matthews, Sparkes y Bygrave, 1996). En estos casos, la conducta antisocial constituye la estrategia preferida, y en algunos casos la única, para afrontar el estrés.

En este sentido, es frecuente la realización de conductas como hacer sonar el claxon repetidamente, insultar, gritar, hacer ráfagas de luces, no mantener la distancia de seguridad, hacer gestos obscenos o incluso abstraerse de la conducción (Hennessy y Wiesenthal, 1997). Sin embargo, es poco probable que estas conductas desajustadas e inapropiadas consigan reducir el estrés del conductor (Gulian et al., 1989b).

8.1.3 Habilidades de autocontrol emocional

El control emocional constituye claramente un requisito para la conducción segura (Wells y Matthews, 1994).

Los conductores deben ser capaces de controlar tanto sus vehículos como sus emociones. Debemos tener el suficiente control emocional para prevenir los niveles de activación elevados que pueden aparecer durante la conducción, con el fin de evitar reacciones inadecuadas y no asumir riesgos innecesarios.

Sin embargo, muchas personas hacen un uso instrumental de la conducción, especialmente de la conducción rápida y arriesgada, como una forma de canalizar sus emociones, reducir la tensión, sentir poder, desahogarse o expresar la frustración y rabia contenida (Donovan et al., 1983). Evidentemente, todas ellas son estrategias inadecuadas para afrontar el estrés.

Las personas difieren en el modo en que se enfrentan a sus propios sentimientos que experimentan durante la conducción. Así, por ejemplo, cuando se sienten enfadados, algunos conductores aumentan la concentración en la tarea de conducción, mientras que otros intentan relajarse, y otros optan por insultar o realizar maniobras peligrosas como cruzarse con otros vehículos e incluso detener el coche para reprender verbal o físicamente al otro conductor. Diversas investigaciones han puesto de manifiesto que los conductores con este tipo de respuesta desajustada también suelen asumir mayores riesgos en la conducción (Daffenbacher, Lynch, Oetting y Swaim, 2002; Blechman y Culhane, 1993; Antonowicz, 2002).

Durante la conducción es habitual experimentar activación fisiológica y emocional (Hennessy y Wiesenthal, 1997). Sin embargo, la inestabilidad emocional y la elevada activación pueden afectar negativamente a la ejecución, perjudicando la conducción. Así, es más probable que los conductores emocionalmente alterados se comporten de modo impulsivo, intempestivo y agresivo, y reaccionen de forma desproporcionada o desmesurada ante los pequeños inconvenientes e innumerables frustraciones que encuentren durante la conducción (Harre, Field y Kirkwood, 1996). Tras repetidas exposiciones, la reacción emocional negativa puede quedar condicionada, de tal modo que se dispare automáticamente ante la más mínima circunstancia adversa (Novaco, 1991). Sin embargo, la alteración emocional también puede traducirse en una falta de atención o una respuesta lenta o inadecuada a un peligro, sobre todo cuando el conductor está deprimido.

La inestabilidad emocional, la irritabilidad y la excesiva susceptibilidad a las críticas constituyen características de los conductores antisociales (Chliaoutakis, Demakakos, Tzamalouka, Bakau, Koumaki y Darviri. 2002).

Concretamente, muchos conductores afirman que su conducción antisocial está producida por su estado de humor. La conducción arriesgada o a velocidad excesiva son algunos de los síntomas más característicos de la inestabilidad o alteración emocional (Donovan et al., 1983). Algo parecido ocurre con las infracciones: al igual que les ocurre

a los delincuentes cuando cometen un delito, muchos infractores experimentan emociones intensas e inmediatas cuando infringen las leyes de tráfico (Parker et al., 1995).

Muchos conductores, especialmente los más jóvenes, son impacientes, impulsivos, despreocupados y piensan poco en las posibles consecuencias de sus acciones durante la conducción, y esta impulsividad también constituye un desencadenante de las infracciones y un importante factor de riesgo de accidente (Mayer y Treat, 1977; Lancaster y Ward, 2002; Lynam, Caspi, Moffit, Wikstroem, Loeber y Novak, 2000; Tremblay et al., 1993).

En algunos conductores la impulsividad tan sólo es un hábito que se ha ido adquiriendo mediante la práctica, a fuerza de responder con rapidez y celeridad en diferentes situaciones de conducción, para evitar colisionar con otros vehículos. En la medida en que esta forma de actuar resulta eficaz, se repite y va consolidando un patrón de respuesta que se dispara automáticamente en determinadas situaciones sin que medie ningún tipo de reflexión. Ahora bien, esto significa que estas mismas personas actúen de forma irreflexiva en otras circunstancias o facetas de sus vidas.

Otros conductores, en cambio, actúan así sencillamente porque son incapaces de hacerlo de otro modo. Estas personas no han desarrollado las habilidades de pensamiento reflexivo, siendo incapaces de controlar sus impulsos: simplemente actúan sin pensar en todas las facetas de su vida, incluyendo la conducción. Dadas sus limitadas habilidades cognitivas, son incapaces de reconocer el peligro, de evaluar de modo adecuado los riesgos y de adquirir habilidades y respuestas de afrontamiento adecuadas ante situaciones delicadas.

Las personas antisociales tienen dificultades para inhibir sus impulsos y controlar sus reacciones; tienden a responder de modo automático, sin pararse a considerar si deben o no responder y cómo hacerlo.

Cuando les viene una idea, sienten un deseo o se les plantea un problema, es poco probable que evalúen la situación antes de reaccionar o que contemplen las posibles consecuencias de su conducta. A muchos de ellos también les cuesta pensar después de haber actuado, lo que quiere decir que tampoco reflexionan sobre lo que han hecho ni sobre sus propios errores, por lo que no aprenden a modificar su conducta futura. Así, por ejemplo, más de la tercera parte de los que admiten conducir a velocidad excesiva, más del 5% de los que admiten conducir bajo la influencia del alcohol y más de un 10%

de los conductores que admiten saltarse los semáforos en rojo se consideran a sí mismos como personas irreflexivas (Corbett y Simon, 1992).

Desde el punto de vista psicológico, la impulsividad obedece a un déficit cognitivo, caracterizado por la dificultad para introducir una pausa o intervalo temporal entre el impulso y la acción y utilizar una mediación cognitiva o verbal entre ambos. Las auto-instrucciones constituyen una estrategia de autocontrol que sirve para regular la conducta utilizando una mediación cognitiva y verbal como paso previo a la acción, a modo de ensayo interno, que obliga a pararse a pensar antes de actuar. Sin embargo, las personas impulsivas no piensan ni se imaginan o ensayan mentalmente sus respuestas, ni tampoco las verbalizan antes de ejecutarlas. En otras palabras, no razonan, únicamente responden.

La conducta de los conductores antisociales parece estar más influida por las emociones, que por las ideas: se guían más por sus sensaciones o por las presiones ambientales que por la razón.

En este sentido, la impulsividad también refleja un estilo cognitivo orientado más hacia la acción que hacia la reflexión y puede deberse a una dificultad para demorar la gratificación.

En cualquier caso, no debiéramos olvidar que la conducción requiere de una respuesta reflexiva instantánea, pero también de una reflexión posterior a la realización de una conducta. Por una parte, debemos responder de modo rápido y preciso, ya que normalmente no disponemos de tiempo suficiente para pensar con detenimiento cuál es la mejor respuesta ante un determinado problema o situación. Por otra parte, la conducción también requiere de un análisis pormenorizado de la experiencia, pensando en cómo y por qué hemos reaccionado de un modo determinado, cuáles han sido las consecuencias derivadas de nuestra acción, qué errores hemos cometido y qué otras posibilidades teníamos. Este conjunto de reflexiones es el que hace posible el aprendizaje y la aplicación futura de lo aprendido en situaciones similares.

El conductor impulsivo asume riesgos porque no se para a pensar, pero también hay conductores que buscan activa y deliberadamente el riesgo, porque en ello encuentran placer. Esta búsqueda de sensaciones placenteras a través de la participación en actividades de riesgo es un rasgo característico de muchos infractores y está presente en muchos comportamientos antisociales. En estos casos, las personas se arriesgan buscando el placer derivado de la aventura, o simplemente porque lo encuentran

excitante o divertido (Summala, 1987; Andrews, 2000). En contrapartida, el cumplimiento de la norma no proporciona la excitación suficiente, y aquellas situaciones que resultarían incómodas, tediosas o aburridas a cualquier otro conductor (como por ejemplo la circulación lenta debida a la densidad del tráfico o el mal estado de la vía), a ellos les resultan insoportables, propiciando conductas inadecuadas que pueden comprometer la propia seguridad y la ajena.

Algunos estudios han encontrado que las personas que buscan sensaciones suelen cometer más infracciones, conducir bebidos, sufrir más accidentes por exceso de velocidad, saltarse más semáforos en rojo, conducir sin abrocharse el cinturón de seguridad y dormirse al volante, además de implicarse con mayor frecuencia en otras formas de conducta antisocial como la delincuencia o el abuso de drogas (Horvath y Zuckerman, 1993; Horvath y Zuckerman, 1993; Thiffault y Bergeron, 2003; Lancaster y Ward, 2002; Viemes y Simpson, 1997; Thiessen y Au-Yeung, 2001; Arnett, Offer y Fine, 1997; Daderman y Klinteberg, 1997; Steel y Blaszczynski, 1996; Jonah, 1996; Zuckerman, 1994).

La búsqueda de excitación y de sensaciones placenteras al volante también es un reflejo de ciertos valores sociales y culturales que enfatizan las prisas, el hedonismo, la gratificación inmediata y las emociones fuertes.

Las personas con este rasgo evidencian una inclinación sistemática por todo tipo de situaciones y actividades que incluyen emociones y excitaciones intensas, carecen de tolerancia para las tareas repetitivas, rutinarias o estructuradas y buscan hacer frente al aburrimiento mediante la realización de actividades muy arriesgadas o ilegales, pero excitantes (Klinteberg, Andersson, Magnusson y Stattin, 1993; Pfefferbaummy Wood, 1994).

Los conductores que buscan sensaciones lo hacen porque necesitan experimentar un incremento en su activación fisiológica o cortical, ya que de otro modo se sienten incómodos. En este sentido, parece existir un componente biológico en la búsqueda de sensaciones análogo al que encontramos en el consumo de drogas y en los procesos adictivos. Sin embargo, y una vez más, los factores cognitivos son determinantes: la búsqueda de sensaciones también parece reflejar un estilo cognitivo que lleva a sobrestimar la propia habilidad para hacer frente al riesgo (Jonah, 2001).

8.1.4 Las actitudes y valores sociales

En la medida en que la conducción es una actividad social, resulta razonable esperar que los propios sentimientos, creencias, actitudes y valores hacia otras personas y hacia las normas y convenciones sociales influyan en la propia conducción.

La literatura científica ha puesto de manifiesto que los conductores antisociales presentan actitudes, valores y creencias antisociales y prescinden de convencionalismos (Jessor et al., 1997). En este sentido la conducción antisocial no es sino un síntoma de un problema de base que se manifiesta tanto en el tráfico como en cualquier otro contexto vital.

Los conductores antisociales infringen con frecuencia las leyes y adoptan actitudes, creencias y valores que propician un estilo antisocial de conducción. La mayor frecuencia de infracciones y accidentes de tráfico en diferentes grupos de edad se encuentra asociada a un déficit en la conciencia social, que se refleja en actitudes antisociales pronunciadas, falta de consideración moral y social, desafío a la autoridad e indiferencia o desprecio a las normas. Para justificar su conducta antisocial sobrestiman las infracciones de otros conductores, minimizan las posibles consecuencias negativas de sus acciones, el perjuicio que ocasionan con esa forma de actuar o los sentimientos de culpa (Manstead et al., 1992; Parker et al., 1992; Stradling, Manstead y Parker, 1992; Parker et al., 1995).

Por otra parte, la conducta antisocial también aparece asociada con valores hedonistas y una carencia de interés por los valores convencionales, producto de una deficiente socialización (Palmer y Hollin, 2000; Halpern, 2001). Dos metaanálisis realizados sobre este tema revelan que muchos delincuentes convictos presentan un desarrollo inadecuado del razonamiento moral e inmadurez social (Nelson et al., 1990; Palmer y Hollin, 1998). En esta línea de argumentación, Arthur y Doverspike (2001) han mostrado recientemente que aquellos conductores que se consideran autodisciplinados, conformistas, responsables y fiables suelen cometer menos infracciones y tener menos accidentes que los que no presentan estos rasgos.

Complementariamente, las personas más responsables y cuidadosas suelen ser más reflexivas y tener mayor capacidad de autocontrol en situaciones de provocación, características cognitivas que se relacionan de forma inversa con la accidentalidad.

Otro factor de índole cognitiva y social que está asociado con la conducción antisocial es el egoísmo y la falta de empatía, que lleva a intentar conseguir las metas personales por encima del interés común y resulta incompatible con un estilo cooperativo de conducción.

La conducción prosocial requiere tanto la habilidad como la tendencia a considerar, apreciar y responder no sólo a las necesidades propias sino también a las necesidades ajenas.

La conducción segura y aceptable requiere al menos un mínimo de perspectiva social e interés por el prójimo. Recientes investigaciones han encontrado que las personas egocéntricas, que carecen de empatía y que tan sólo se interesan por sí mismas tienen más probabilidad de causar un accidente (Robertson, 1998).

Los conductores reciben numerosos mensajes procedentes de los anuncios publicitarios que exaltan determinados valores y prácticas que no siempre son compatibles con un estilo cooperativo de conducción. Estos mensajes generan normas informales que influyen en las percepciones de los conductores sobre las expectativas sociales relacionadas con el estilo de conducción (Parker et al., 1992). En este sentido, se ha encontrado que es más probable que los conductores conduzcan a una velocidad excesiva cuando van acompañados por pasajeros jóvenes y varones que cuando circulan solos, porque se ven obligados a cumplir con lo que consideran que es una norma de conducción arriesgada (Baxter et al., 1990).

Tal como indica la investigación de Corbett y Simon (1992) hay conductores que nunca han infringido las normas de tráfico de forma intencional aludiendo al compromiso moral que han adquirido con la ley. Otros afirman que respetan las normas de tráfico porque las reglas están diseñadas para garantizar la fluidez y la eficacia del tráfico y, de este modo, maximizar los beneficios para todos los usuarios. Los hay que tienen en consideración a los otros usuarios de la vía y cuando es posible acomodan su conducción a las necesidades de éstos. Sin embargo, otros afirman que conducirían teniendo en cuenta a los otros conductores si éstos hicieran lo mismo con ellos (Ataca, Keskinen, Gregersen, Glad y Hernekoski, 2002).

En la conducción, al igual que en cualquier otra actividad social, las actitudes, valores y creencias prosociales pueden servir como una vacuna contra la conducta antisocial.

Sin embargo, los valores prosociales, si no están suficientemente afianzados, pueden ser insuficientes. No debemos olvidar que el manejo competente de un vehículo está

controlado y dirigido por habilidades y capacidades cognitivas de orden superior, así como por habilidades y valores sociales. Evidentemente, el conductor que no dispone de este tipo de habilidades o no las aplica durante la conducción tiene mayor riesgo de sufrir o causar un accidente de tráfico.

8.2 Prevención y rehabilitación de la conducción antisocial

El tráfico, se basa en un sistema de normas que regulan el funcionamiento social. El cumplimiento de estas normas no sólo es necesario para la seguridad, sino que también promueve el intercambio y la cooperación, contribuye a la cohesión social y garantiza la convivencia.

El efecto del control es necesario, pero limitado. Hoy en día, gracias a la implantación del carné por puntos, todos nos felicitamos porque ha descendido la mortalidad vial. Sin embargo, lo previsible es que tras un período prudencial durante el que se mantengan estas cifras, vuelvan a sufrir un incremento. La experiencia así lo demuestra. Además de este control externo, es necesario un control interno, que intente concienciar y reforzar el compromiso y la responsabilidad personal del conductor, logrando que se sienta parte de una comunidad que espera de él un comportamiento cívico y respetuoso con el resto de usuarios de las vías públicas.

Comprender las relaciones interpersonales y los procesos de interacción social en general, y en particular las ideas, sentimientos y motivaciones subyacentes al comportamiento del conductor en las situaciones de tráfico, puede ayudar a mejorar su relación con las normas y con las demás personas, contribuyendo de forma decisiva a la seguridad vial. Ahora se trata de llevar la teoría a la práctica, y analizar el modo en que se pueden lograr estos objetivos.

En principio existen tres formas de prevenir y de reducir la conducción antisocial: el control policial, los programas de educación vial y los programas de rehabilitación del infractor. La primera de ellas constituye una forma de selección negativa que trata de reducir la frecuencia de conductores antisociales. La segunda de ellas representa una

forma de selección positiva que trata de aumentar la frecuencia de conductores prosociales. Ambas constituyen formas de prevención primaria. La tercera de ellas es una nueva apuesta: una forma de prevención secundaria que trata de transformar los conductores antisociales en conductores prosociales, ayudándoles a adquirir un conjunto de habilidades básicas de tipo cognitivo, social e interpersonal. En los próximos apartados revisaremos cada una de ellas.

8.2.1 La selección negativa: el control policial

Ante nosotros vemos un coche de la Guardia Civil de Tráfico parado en un lado de la carretera. De forma instintiva, casi sin pensar, reducimos la velocidad, aguantamos la respiración y notamos cómo nos sube la adrenalina. Nos acomodamos en el asiento, sujetamos el volante con las dos manos, comprobamos que llevamos bien puesto el cinturón de seguridad y respiramos profundamente. A medida que nos acercamos vamos poniendo cara de póker, y como quien no quiere miramos intencionadamente al frente, tratando de parecer buenos conductores. Despacio y cuidadosamente pasamos por delante de la patrulla procurando no tocar el pedal del freno por miedo a que la luz del freno nos delate, deseando pasar desapercibidos. Tan pronto como los dejamos atrás miramos por el espejo retrovisor para asegurarnos de que no nos están siguiendo. A medida que nos alejamos nos vamos relajando. Notamos cómo se afloja la presión de las manos sobre el volante, la cara de susto se transforma en una sonrisa y volvemos a respirar con normalidad. Casi sin darnos cuenta empezamos a pisar con fuerza el acelerador, y apenas unos minutos después volvemos a circular por encima del límite permitido.

La forma más antigua de prevenir la conducción antisocial consiste en el empleo de medidas de tipo coercitivo, restrictivo y punitivo, que hagan valer la reglamentación de la circulación y la legislación del tráfico a través del control policial. La idea es simple: identificar, detener, arrestar, condenar y castigar al infractor con sanciones económicas o penas de prisión.

El empleo de este tipo de medidas se basa en mecanismos psicológicos de activación del temor: se espera que el miedo a las consecuencias tenga un efecto disuasivo que haga que los transgresores y todos en general, nos sintamos inclinados al cumplimiento de la ley y de las normas de tráfico. Se asume que cuanto mayor sea el riesgo de ser detenido y mayor la severidad del castigo, mayor será la adhesión a la norma y menor la probabilidad de infracción. En consecuencia, este tipo de medidas abogarían por una legislación más estricta, castigos más duros para todo aquel que no cumpla las reglas, y

un incremento de la vigilancia y del control policial, tanto en frecuencia como en intensidad, para aumentar así la probabilidad de detener al infractor.

Las medidas punitivas pueden ser efectivas. Según un reciente estudio realizado en Canadá, las detenciones por delitos de tráfico pueden servir para reducir el número de accidentes, tal y como revela el análisis retrospectivo de más de diez millones de conductores canadienses durante un período de diez años (Redelmeier, Tibskirani y Evans, 2003). Los resultados de este estudio mostraron que, encarcelando a los conductores por delitos de tráfico, se conseguía reducir en un 35% el número de accidentes mortales el mes siguiente a las detenciones, en comparación con cualquier otro mes en el que dichos conductores no estaban detenidos.

La detención por un delito de tráfico puede servir para que el infractor tome mayor conciencia de su falta y se sienta transitoriamente culpable o arrepentido. Sin embargo, la experiencia nos demuestra que este efecto es pasajero, y que la mayor parte de ellos suele olvidarse con facilidad, tal y como pone de manifiesto el alto porcentaje de infractores reincidentes. En un estudio a gran escala con personas acusadas por delitos de tráfico, se constató que el efecto disuasivo de la detención dejaba de ser estadísticamente significativo apenas tres o cuatro meses después (Redelmeier et al., 2003). Se estima que durante el año siguiente a la infracción tienen un riesgo de sufrir un accidente o de cometer otro delito de tráfico dos veces mayor que cualquier otro conductor (Elliot, Waller, Raghunathan, Trivellore y Little, 2000). Es evidente que para que el efecto sea duradero hace falta algo más.

Además de la transitoriedad del efecto, otro inconveniente de las medidas punitivas reside en el limitado alcance del control policial. Para que fuera plenamente efectivo, harían falta policías en todas partes y vigilancia las 24 horas del día, lo cual lógicamente es algo imposible (Beenstock, Gafni y Goldin, 2001). No tenemos más que pensar en la facilidad con la que cambia el comportamiento del conductor cuando se divisa un coche de la Guardia Civil de Tráfico, o se circula en un tramo de carretera donde se sabe que hay un radar o una cámara de vigilancia. Muchos conductores aminoran la velocidad, pero tan pronto como "pasa el peligro", el efecto de autoridad se disipa y vuelven a pisar el acelerador. Cubrir un tramo de carretera no basta y con ello lo único que se consigue es que el accidente por exceso de velocidad migre a otro tramo sin vigilancia, ya que el efecto disuasor de la policía depende de su presencia crítica. (Beenstock, Gafni y Goldin, 2001).

Sabemos que está prohibido instalar en los vehículos mecanismos, sistemas o instrumentos acondicionados para eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que

emitan o hagan señales con dicha finalidad, así como la utilización de mecanismos de detección de radar. Sin embargo, ya son muchos los que han hecho de esto un negocio y muchos los que consideran que eludir la vigilancia es todo un arte. Aún reconociéndonos como conductores respetuosos de las normas solemos programar nuestros itinerarios de carretera marcando los puntos donde hay un radar, y encargamos a nuestros copilotos que nos avisen cuando nos aproximamos a uno de ellos para reducir a tiempo la velocidad, o que estén atentos a la presencia de la policía. También está prohibido el empleo en forma de destellos de la luz de largo alcance con finalidades distintas a las previstas en el R.G.C. No obstante, sigue siendo una práctica habitual, especialmente entre los conductores de vehículos de transporte de mercancías.

Por una parte, la falta de vigilancia o un control policial demasiado permisivo es poco probable que llegue a tener efecto alguno sobre la conducción antisocial. Por otra parte, una excesiva vigilancia o férreo control policial pueden hacer que estemos más atentos a los controles que a la propia conducción, teniendo un efecto contraproducente. No debemos olvidar que el coche es un símbolo de libertad y muchos ciudadanos pondrían objeciones a un recrudescimiento de este tipo de medidas restrictivas, entendiendo que atentan contra su libertad individual y derechos civiles. La reciente implantación del carné por puntos en nuestro país constituye un buen ejemplo de ello.

Desde un punto psicológico, las medidas punitivas carecen de valor a menos que el castigo sea real, se aplique siempre que se rompan las reglas, inmediatamente después de cometer la infracción, y además sea proporcional a la gravedad de la falta.

El hecho de que la policía no pueda estar en todas partes significa que la mayoría de las infracciones y delitos de tráfico quedan impunes, por lo menos desde el punto de vista legal, lo que hace que muchas personas asuman el riesgo, dado que la probabilidad de que los pillen es muy baja. Cuantas veces hemos escuchado frases similares a las siguientes: "Puedes dejar el coche en doble fila, que aquí no viene la grúa"; "Este semáforo te lo puedes saltar, que no viene nadie y no hay policía"; "Entra en contra dirección, que no nos ve nadie"; "Písale al acelerador que aquí no nos pueden pillar"; "Si nos paran disimula, que no se note que hemos bebido". Esto explica asimismo que la infracción no sea puntual como un error cualquiera, sino algo recurrente y con altas tasas de reincidencia. Incluso habiendo sido detenidos, algunos conductores piensan que ha sido cuestión de mala suerte y que no tiene por qué volverse a repetir. Algunas personas incluso creen que por el hecho de haber sido cogidas en alguna infracción o parados por la policía, por ejemplo en un control de alcoholemia, es menos probable que les vuelva a

tocar. Pensar que la ocurrencia de un evento poco probable hace su recurrencia aún más poco probable es un error muy común en el razonamiento crítico (Paternóster y Piquero, 1995; Piquero y Pogarsky, 2002; Pogarsky, 2002; Pogarsky y Piquero, 2003; Piquero y Paternóster, 1998).

Saber que en caso de sanción ésta no va ser instantánea ni grave, también resta eficacia a las medidas de control (Summala, 1988). Una fuerte sanción administrativa como la retirada del carné de conducir inmediatamente después de la infracción posiblemente sería más efectiva que la pérdida de dos, tres, cuatro, seis u ocho puntos diarios, que una multa que no habría que pagar hasta varias semanas después y que a fin de cuentas siempre se puede recurrir, o que un proceso judicial que puede tardar años en resolverse.

Muchos conductores antisociales sopesan las consecuencias de sus actos ilegales, pero la inmensa mayoría de ellos no son realistas y subestiman los riesgos: creen que no les van a coger, o que si les pillan no les van a multar, que si les multan no les van a detener, que si les detienen no les van a condenar, que si les condenan serán absueltos o no irán a la cárcel y en cuestión de poco tiempo volverán a estar en libertad... Parece una insensatez, pero hasta cierto punto tienen razón. Simplemente a modo de reflexión, por ejemplo, se estima que la probabilidad de que detengan a un conductor bebido por conducir con una tasa de alcoholemia por encima de la permitida legalmente sólo es del 10%, es decir, de dos mil veces que conduzca bebido sólo le harán soplar en 200 ocasiones. Y lo que es igual de grave, por cada persona que es detenida por conducir en estado de embriaguez, de 200 a 300 quedan impunes (Wanberg y Milkman, 1998).

Muchos delincuentes y conductores antisociales son jóvenes e impulsivos; las expectativas de gratificación inmediata constituyen el motivo primario de su conducta antisocial y apenas les importan las consecuencias negativas que puedan derivarse de sus acciones. Muchas veces cometen delitos como una forma de expresar, como una vía de escape para sentimientos tales como la excitación, la hostilidad, el deseo de venganza, o simplemente bajo la influencia de sus compañeros y amigos. La decisión de infringir la ley o de cometer un delito es muchas veces más emocional que racional. Rara vez se ponen a calcular las consecuencias de sus actos antisociales ni hacen balance de costes y beneficios. Simplemente actúan, y se implican en actividades de alto riesgo sin contemplar el riesgo o el peligro potencial que pueda suponer.

La eficacia de las medidas punitivas depende de la severidad del castigo, pero también en relación con este aspecto surgen paradojas. En nuestro actual sistema de puntos,

por ejemplo, conducir de forma negligente creando un riesgo para los restantes usuarios de la vía está castigado con 4 puntos, y hacerlo de forma temeraria, bajo los efectos de las drogas o con una tasa de alcohol superior a 0,5 mg. por litro de aire espirado (0,3 para profesionales) está penado con 6 puntos. Sin embargo, ¿hasta qué punto esto basta para disuadir a un infractor? Ni siquiera en los casos de sanción máxima, que conllevaran la retirada del permiso de conducción, bastaría. Muchos conductores antisociales simplemente seguirán conduciendo y haciendo de las suyas a pesar de haber perdido el carné. Hay veces en que las infracciones tienen como consecuencia un accidente de tráfico, que aún es peor. Ni siquiera en estos casos escuece el castigo. Cuando uno sufre un accidente ligado a una infracción a lo largo de un año, la probabilidad de volver a sufrir otro accidente por esa misma infracción durante el año siguiente se eleva al 50% (Chapman y Underwood, 2000; Evans, 2000). Difícilmente podríamos pensar que los infractores vayan a aprender la lección sin ningún tipo de intervención adicional.

Los efectos de las medidas restrictivas y punitivas son escasos y sólo temporales, pero esto no quiere decir que no sirvan de nada. Las investigaciones actuales demuestran que la amenaza del castigo es efectiva para por lo menos un subgrupo de conductores: los conductores prosociales (Pogarsky, 2002). Se trata de personas cuyas creencias, sentimientos y valores les llevan a respetar las normas y a los demás conductores. Paradójicamente, el castigo es más efectivo con aquellas personas cuyo comportamiento no merece ser castigado.

En esta misma línea de argumentación positiva, algunos estudios han tratado de cuantificar los beneficios que tanto desde el punto de vista individual como social podrían derivarse si se detuviera a los infractores que comenten delitos de tráfico (Evans, 1991; Waller, 2002). Según estos autores, cada 80.000 condenas evitarían una muerte, cada 1.300 condenas una urgencia hospitalaria por lesiones, y cada 13 condenas supondrían un ahorro de aproximadamente 1.000€ en gastos sociales. Las condenas reducen en un 35% los accidentes mortales, significativamente más que el 20% de reducción del riesgo que se estima que han supuesto las mejoras introducidas en los automóviles en los últimos 50 años.

Wagenaar y colaboradores (1995) llevaron a cabo una extensa revisión de 125 estudios publicados entre 1960 y 1991 sobre los efectos de las medidas adoptadas con conductores detenidos por conducir bajo los efectos del alcohol, incluyendo la retirada del permiso de conducción, penas de cárcel, prestación de servicios a la comunidad,

acompañamiento de la policía en coche patrulla, controles de alcoholemia, etc. Los autores llegaron a la conclusión que todas las intervenciones habían servido para reducir el número de accidentes asociados con la bebida. Sin embargo, sugieren tomar con precaución estas conclusiones debido a los problemas y deficiencias metodológicas de muchos de estos estudios. Otras revisiones sobre esta misma cuestión señalan que ciertas medidas dirigidas a incrementar la certeza del castigo, como el control de la tasa de alcoholemia previo a la conducción pueden ser efectivas, aunque reconocen que es muy difícil calcular su incidencia real sobre el número de accidentes (Evans, Neville y Gram, 1991).

En cualquier caso, a pesar de endurecer la legislación del tráfico, recrudecer las sanciones e intensificar la vigilancia y el control policial, la gente sigue conduciendo bebida y cada 30 minutos se registra una muerte debida a un accidente de tráfico relacionado con el consumo de alcohol.

La experiencia nos demuestra que las medidas de tipo restrictivo y punitivo, basadas en el control policial, pueden llegar a ser más efectivas si se combinan con medidas educativas y programas de formación. Las campañas de educación vial pueden servir para reducir la frecuencia de algunas prácticas de conducción insegura, como por ejemplo, la conducción bajo los efectos del alcohol o el descuido en el uso de medidas protectoras como el casco de los motoristas o el cinturón de seguridad, a través del cambio de actitudes y en la percepción del riesgo. En el próximo apartado revisaremos este tipo de iniciativas.

8.2.2 La selección positiva: los programas formativos de educación vial

“Un explorador descubrió un método inteligente para cazar monos imprudentes: los nativos ponían unos frutos grandes y duros, quizá cocos, dentro de unas jarras que tenían el cuello bastante estrecho como para que la mano del mono pasara por él vacía, pero no la pudiera sacar una vez estuviera llena. Los monos, glotonos y majaderos, cuando se veían rodeados por los cazadores que se les acercaban, no eran capaces de soltar el botín, con lo cual retenían el manjar, pero perdían la libertad y después la vida.

En el extremo contrario se encuentran los chimpancés del experimento del psicólogo Köhler en las Islas Canarias. Los monos de Köhler estaban dentro de una jaula y él les ponía plátanos colgados del techo, de manera que no pudieran llegar a ellos ni siquiera saltando. Les dejaba a su alcance cajas de madera, palos y cuerdas, y aprendían rápidamente a utilizar estas herramientas para hacer caer los plátanos y... comérselos. Estos chimpancés aprendían rápidamente a utilizar los medios para conseguir el fin:

comer los plátanos. El ilustre investigador reconoce que no todos los chimpancés demostraban la misma dosis de perspicacia: los había más listos y los había más ineptos, esto es, más prudentes y menos prudentes". (Tomado de Pujol y Luz, 2002, pág. 41)

La prudencia es una mezcla equilibrada de inteligencia, experiencia y sentido común.

Un segundo tipo de estrategias orientadas a la prevención de la conducta antisocial consistiría en medidas de tipo educativo y formativo basadas en la educación vial. En principio, los programas de educación vial servirían para formar a cualquier usuario de las vías públicas, especialmente a los más jóvenes, procurando inculcar en ellos actitudes y valores prosociales que pudieran traducirse en el contexto vial en comportamientos solidarios, respetuosos con las normas e incompatibles con la conducta antisocial.

Como parte de esta estrategia educativa podrían utilizarse medidas complementarias de prevención primaria y secundaria. Las primeras estarían dirigidas a grupos de riesgo más específicos, y orientadas a la detección temprana de aquellos individuos que en virtud de distintos factores psicológicos y sociales pudieran encajar en un perfil de conductor antisocial. Se trataría de formarlos convenientemente antes de que empezaran a conducir, con el fin de revertir esta tendencia antisocial y reducir la probabilidad de que, llegado el caso, cometieran infracciones o delitos de tráfico que pudieran suponer un riesgo para la seguridad vial.

Las medidas complementarias de prevención secundaria se centrarían en el tratamiento de los primeros síntomas de conducción antisocial, intentando atajar el problema y corregirlo cuando empieza a manifestarse y antes de que pueda tener consecuencias más graves para el propio interesado y para la seguridad colectiva. En este caso se trataría de detectar las primeras infracciones y someter a los infractores a programas específicos de reaprendizaje y socialización.

Educación, formación, aprendizaje, reaprendizaje y socialización serían, pues, los pilares básicos de este tipo de medidas.

El sistema de formación vial trata de reducir riesgos a través de las pruebas de aptitud. Cualquier aspirante a conductor que desee obtener el permiso de conducción debe someterse previamente a un examen psicotécnico que tiene por objeto certificar su idoneidad o identificar posibles causas de exclusión. Este examen comprende pruebas de aptitud física y psicológica para comprobar que no exista enfermedad o deficiencia que pueda suponer incapacidad para conducir (asociada con la capacidad visual y

auditiva, el sistema locomotor, el sistema cardiovascular y renal, trastornos hematológicos, los sistemas nervioso, muscular y respiratorio, enfermedades metabólicas y endocrinas, trastornos mentales, de conducta y relacionados con el uso de sustancias, o la aptitud perceptivo-motriz). Complementariamente se realizan pruebas teóricas sobre conocimientos y pruebas prácticas de maniobras, conducción y circulación, en las que el aspirante debe demostrar que conoce las normas del tráfico y que puede circular sin cometer ninguna infracción, sin entorpecer la circulación y sin causarle ningún daño al coche ni a los restantes vehículos, conductores o peatones. Aquellas personas que carecen de las aptitudes o habilidades necesarias para conducir sin riesgo, son fácilmente identificadas y descartadas.

Sin embargo, una cosa es cumplir unos requisitos o satisfacer un estándar de aptitud, y otra cosa distinta desenvolverse de forma competente y eficaz en las situaciones del tráfico y en la dinámica diaria de interacción social. Obtener el permiso es condición necesaria para poder conducir, pero no suficiente para hacerlo con garantías, por lo que haber superado las pruebas de aptitud no nos permite saber cómo actuará ese conductor en el futuro, ni si será o no un conductor cívico, prudente, respetuoso con las normas y sensible al bienestar ajeno, especialmente cuando ya no está presente el examinador y uno ya no se siente directamente observado y juzgado (Evans, 1991; Lester, 1991; West y Hall, 1995).

Por otra parte, las pruebas de aptitud tienen un limitado valor predictivo, puesto que sólo miden algunos aspectos de la conducción. Ya hemos dicho con anterioridad que conducir no depende exclusivamente de nuestras capacidades psicofísicas. Junto a las habilidades sensoriales, perceptivas y motrices, intervienen también elementos de tipo afectivo y motivacional, que interactúan de forma compleja con las restantes habilidades, influyendo en las decisiones que tomamos y en muchas de nuestras reacciones y comportamientos en el contexto vial. Afectan a la percepción de riesgo, al reconocimiento y asunción del peligro y, en definitiva, al modo de actuar y responder del conductor o peatón. Las actitudes y motivaciones personales, las ideas sobre la seguridad, las habilidades sociales y cognitivas y los valores influyen en el estilo de conducción. Sólo teniendo presentes estas variables podremos explicar por qué actuamos como lo hacemos y por qué a veces incumplimos las reglas sin pensar en los demás.

Un examen de conducir no es un examen del conductor.

Los programas de educación vial van más allá de la adquisición de conocimientos, movimientos y secuencias más o menos automatizadas de reacción. Por una parte,

informar no es lo mismo que formar, por lo que más allá de la mera transmisión de información, lo que se intenta desarrollar es el sentido crítico del conductor y fomentar actitudes y comportamientos responsables que contribuyan a la seguridad vial. Por otra parte, saber cómo desplazar el vehículo y hacer que nos obedezca no es lo mismo que saber cómo actuar, por lo que más allá del manejo de la máquina lo que se intenta es conseguir un conductor prudente.

Informar no es lo mismo que formar. Saber cómo desplazar el vehículo no es lo mismo que saber cómo actuar.

Los programas de educación vial enseñan a ser prudente. La prudencia, lo decíamos al inicio de esta sección, y también en el capítulo 7 al hablar de los conductores antisociales, es una mezcla equilibrada de inteligencia, experiencia y sentido común. La inteligencia nos hace distinguir qué medios son buenos, cuáles no tanto y cuáles son francamente malos para conseguir algo; la experiencia nos da argumentos, muchas veces sin que los formulemos conscientemente, para aprovechar al máximo los éxitos anteriores y no repetir los errores; el sentido común nos hace valorar la utilidad de estos medios teniendo en cuenta las circunstancias concretas (Pujol y Luz, 2002). La prudencia es el sentido práctico por sistema, y el tráfico requiere prudencia. Como dice un viejo proverbio portugués, debemos aprender que “es mejor perder que perder más”.

Nadie duda que las habilidades de conducción puedan mejorar con el entrenamiento y con la práctica pero igualmente importante es que el conductor no sobrestime sus capacidades ni subestime el riesgo, especialmente los conductores noveles. Demasiada confianza puede ser peligrosa porque puede llevar a minusvalorar el peligro, asumiendo riesgos innecesarios. Este es uno de los peligros que tienen los llamados cursos de conducción avanzada, en los que se coloca al conductor en una situación de riesgo (como por ejemplo una situación de frenado de emergencia, un pavimento deslizante o un reventón), ya sea con un programa de simulación o bajo supervisión, enseñándole a manejarla con éxito mediante el entrenamiento y la práctica guiada y reforzada. Son varios los estudios que demuestran que a raíz de estos cursos los conductores empiezan a asumir más riesgos en la carretera (Job, 1990; Glad, 1988; Jones, 1992; Siegrist y Ramsier, 1992).

En estos casos, los instructores deberían asegurarse de que la adquisición de las habilidades de conducción fuera acompañada del entendimiento de las limitaciones y peligros que conllevan, y de desarrollar motivaciones prosociales y actitudes favorables a la seguridad, en vez de hacerles sentir que están preparados para superar pruebas y asumir mayores riesgos.

Las medidas educativas se encuentran ampliamente extendidas, hasta el punto que la mayoría de los conductores ha pasado alguna vez por algún tipo de curso o programa de educación vial, entrenamiento profesional, cursos de conducción defensiva o de conducción avanzada. Algunos programas son de carácter general, mientras que otros se centran en medidas preventivas más específicas, como por ejemplo el aprendizaje de las señales de tráfico, el uso del cinturón de seguridad, los límites de velocidad, el consumo de alcohol o el comportamiento del peatón al cruzar la calzada.

Sin embargo los resultados de la investigación no terminan de ser concluyentes a la hora de determinar hasta qué punto sirven para reducir la accidentalidad o potenciar la conducción prosocial. Tal vez pueda ser debido a que las infracciones, y en general el comportamiento antisocial del conductor, no se debe a un déficit de información sino a un déficit de socialización, ni refleja una falta de conocimiento sino más bien un déficit de motivación (Copa y Bannig, 1981; Brown, Groeger y Biehl, 1987; Hall y West, 1996; Horneman, 1993).

Por esta razón, los programas de educación del conductor no sólo debieran incidir en la instrucción profesional, sino también en la importancia del respeto, la responsabilidad y la solidaridad, tratando de dotar al conductor, especialmente al conductor novel, del equipamiento completo de habilidades, valores y motivaciones prosociales básicas.

8.2.3 La modificación de la conducta antisocial: los programas reeducativos

“Yo no conduzco mal, es que siempre me pillan”.

Cuando se trata de conductores que ya han sido sancionados por alguna infracción o por algún delito de tráfico, las medidas de prevención primaria deben dejar paso a programas de re-educación y programas de tratamiento específicos. El objetivo ahora es evitar la reincidencia, trabajando para que estas incidencias puntuales sean casos aislados y no den origen a un estilo de conducción antisocial característico.

Tampoco en este caso existe suficiente evidencia que apoye de forma inequívoca la eficacia de este tipo de iniciativas (Lund y Williams, 1985; Loner, 1995; Mayhew y Simpson, 1995, 1997). Algunos estudios consideran que no tienen ninguna influencia sobre la accidentalidad (Koppa y Banning, 1981; Lynn, 1982), mientras que otros entienden que repercuten favorablemente, registrándose un menor número de accidentes e infracciones en los meses posteriores a la aplicación de programas de este tipo (Finigan, 1996; McKnight y Tippets, 1997; Wark, Raub y Reischl, 1998). Para algunos,

los efectos positivos no son duraderos y se limitan a los primeros seis meses, volviéndose luego al punto de partida (Mayhew y Simpson, 1997). Los programas son además muy dispares, y tampoco está clara su eficacia diferencial, es decir, cuáles son los componentes del programa relacionados con su eficacia.

Nuestro sistema de puntos contempla la participación de los infractores múltiples en un curso de sensibilización y reeducación vial de 12 horas de duración, como forma y prerequisite para recuperar los puntos perdidos. Quien haya perdido parte de los puntos los recuperará todos si no pierde más en dos años, o tres si los ha perdido por infracciones muy graves. Superando estos cursos puede recuperar hasta un máximo de cuatro, teniendo en cuenta que sólo se puede realizar una vez cada dos años o una vez al año en el caso de un conductor profesional. Si la autorización para conducir hubiera perdido su vigencia por la pérdida total de puntos, los cursos también son un requisito para poder obtener una nueva. En este caso se trata de cursos de 24 horas acompañados de un examen teórico en la Jefatura de Tráfico.

Otro ejemplo de este tipo de programas reeducativos son los utilizados en determinados países con conductores sancionados por conducir en estado de embriaguez. En un completo estudio llevado a cabo en el Reino Unido (DETR, 2000), se ha demostrado que este tipo de iniciativas son efectivas, reduciéndose a un tercio la probabilidad de reincidencia gracias al programa. En España existe un excelente estudio sobre la conducción en estado de embriaguez y una elaborada propuesta de programa reeducativo que lamentablemente nunca se ha llegado a aplicar (véase Ferragud, 2001, Pastor y Ferragud, 2001). El problema en estos casos, no obstante, es que se registran índices de absentismo muy altos, que rondan casi el 50%, incluso en los casos de asistencia forzosa al curso por orden judicial. Muchos de los que están inscritos dejan de asistir a las clases o abandonan antes de completar el programa, y otros ni siquiera se apuntan, aunque sólo sean cursillos de ocho horas (McKnight y Tippett's, 1997). De hecho, uno de los retos de estos programas consiste en encontrar el modo de incrementar la motivación de los participantes, especialmente de aquéllos que más lo necesitan.

Una estrategia de este tipo de programas reeducativos se basa en el modelado y reforzamiento positivo del comportamiento deseable, en nuestro caso de la conducta prosocial. En la literatura sobre prevención de los accidentes de tráfico existen numerosos ejemplos de programas de incentivo, que han recurrido a estrategias tan curiosas como prometer devolver la prima del seguro con intereses (Vaaje, 1991), u

ofrecer puntos extra a modo de bonificación por buen comportamiento (Gros, 1989). Hagenzieker, Bijleveld y Davidse, (1997) llevaron a cabo un meta-análisis de 34 estudios en el que demostraron que la utilización del reforzamiento positivo puede ser útil para conseguir incrementar el uso del cinturón de seguridad. Otros estudios han demostrado que también ha sido eficaz para reducir el número de accidentes anuales entre un 22% y un 35% (Harano y Hubert, 1974; Vaaje, 1991). Aún así, la mayoría de investigaciones consideran que la eficacia de los programas de incentivo es limitada y los descartan considerándolos como una iniciativa inviable.

Sea como fuere, limitarse a castigar la conducción antisocial y recompensar la conducción prosocial no va a servir para acabar con la conducta antisocial del conductor, a menos que también se logre un cambio de actitudes y se adquieran nuevas habilidades que hagan de la modificación de conducta un cambio estable y duradero. Enseñar habilidades de conducción es necesario, pero no es suficiente. Además de aprender a conducir bien hay que aprender a hacerlo con seguridad, sin asumir riesgos innecesarios y respetando las normas y a los demás. Hay que aprender a tomar las decisiones correctas, y esto requiere habilidades cognitivas, habilidades sociales, razonamiento crítico, pensamiento consecuencial y autocontrol emocional.

Este tipo de capacidades cognitivas, sociales y emocionales son necesarias para la conducción prosocial, por lo que si éste es el objetivo, los programas reeducativos deben incorporarlas y contemplar entrenamientos específicos para potenciar dichas habilidades. Si pretenden ser efectivos, los programas de modificación de la conducta antisocial tienen que ir dirigidos a las actitudes, creencias y valores del conductor.

Se ha demostrado que aquellos programas que hacen reflexionar al infractor sobre su estilo de conducción y se orientan al cambio de actitudes han producido mejoras significativas y han servido para reducir la reincidencia. Esta es justamente la filosofía de *Attitudes*.

Los programas convencionales de educación vial no bastan. Centrarse en la prevención del accidente no basta. Adquirir soltura en el manejo del vehículo no basta. Hay que aprender a respetar las leyes y las reglas del juego. Hay que modificar creencias, enseñar valores, y conseguir que el conductor interiorice las normas, asuma responsabilidades y adquiera madurez. Hay que modificar creencias, actitudes y conductas antisociales, y hay que enseñar valores y habilidades cognitivas, sociales y emocionales que hagan posible la conducta prosocial. ¿Cómo hacerlo? En el próximo apartado presentamos un diseño de programa de entrenamiento en conducta prosocial.

8.2.4 El caso de Japón

En la década de los sesenta se produjo en Japón un espectacular aumento de la accidentalidad. Como reacción a este indeseable fenómeno, la administración japonesa optó por implementar un paquete de medidas, entre las que se encontraba la promulgación de nuevas leyes de tráfico, que incrementaban el rigor de la ley penal, con el objetivo final de reducir las conductas antisociales en las vías públicas. Adoptando ese nuevo sistema de castigo de las infracciones de tráfico, y dada la idiosincrasia de la sociedad japonesa, se optó por integrar en el sistema penitenciario la prisión de Ichihara, un centro especializado para infractores de tráfico que presentaba ciertas diferencias con el resto de centros de la red de prisiones de Japón.

Los países de nuestro entorno, no son ajenos a este tipo de reacciones punitivas, estados como Finlandia, con su "tolerancia cero" con el alcohol, Francia con el aumento de la presión policial y ahora España con la próxima modificación del Código Penal, recurren al rigor de la ley para atajar las conductas reprobables desde el punto de vista social. Sin embargo, el caso de Japón es paradigmático, ya que una de las razones a las que se atribuyó el aumento de la accidentalidad, fue precisamente la relajación en la aplicación del cumplimiento de la ley. Además, para esta sociedad oriental en la que los valores del honor y el respeto a la norma, forman parte importante del proceso de socialización, las medidas para infractores de tráfico que implicaran el ingreso en prisión, presentaban grandes resistencias entre los ciudadanos. La creencia popular de que los infractores de tráfico realmente no eran "criminales comunes", había inhibido las políticas penales y la aplicación de la prisión ordinaria para ellos, del mismo modo, los propios infractores, no se percibían a si mismos como criminales.

Para comprender la verdadera revolución que suponía esta nueva medida, baste decir, que desde 1908 no se había modificado prácticamente la legislación penitenciaria y que sólo desde principios de los sesenta, se abogaba por introducir cambios, tomando los principios de la moderna penología y la administración de prisiones, proporcionando derechos a los internos, definiendo el diferente estatus legal de sospechoso, defendido, prisionero convicto y otros detenidos, implementando los principios de resocialización y corrección, tratamiento individual y programa de tratamiento. Nada que ver con los sistemas progresivos que, como el introducido por el Coronel Montesinos en la cárcel de Valencia en 1914, procuraba un mínimo de tratamiento penitenciario a los condenados, por no hablar de los principios propugnados en nuestra Carta Magna de 1978, que en su artículo 25.2 establece que "las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad

estarán orientadas hacia la reeducación y reinserción social y no podrán consistir en trabajos forzados”.

A partir de 1961 y como primer programa experimental se internó a algunos infractores de tráfico en la prisión de Toyohasi – de mínima seguridad– y en 1964 se autorizaron las instituciones especiales por primera vez. En este contexto, en 1969 bajo la dirección de Haruo Sato, un psicólogo que fue el primer director del establecimiento y Ryozo Katsuo, Director General de la Ofical Correccional, se puso en marcha el establecimiento penitenciario para infractores de tráfico de Ichihara.

Como se ha puesto de manifiesto, la singularidad de este establecimiento reside en que sólo recibe infractores de tráfico, también en el hecho de que es una institución dotada de una amplia gama de programas. De los aproximadamente 1.500 detenidos de tráfico recibidos anualmente en la Oficina de Corrección de Kanto, entre el 10 y el 14 por cien, son destinados a Ichihara.

Causas de los accidentes en los que los implicados ingresaron en la Prisión de Ichihara

Combinación de causas	Conducir bajo la influencia de alcohol	Conducir bajo la influencia de alcohol sin permiso de conducir	Conducir sin permiso de conducir	Otros	Número
Conducir bajo la influencia de alcohol sólo	16.5	—	—	—	29
Conducir bajo la influencia de alcohol sin permiso de conducir	—	76.3	—	—	58
Conducir sin permiso de conducir	—	—	71.9	—	79
Más exceso de velocidad	16.5	4.0	3.6	23.5	66
Más distracciones	9.1	2.6	8.2	29.7	65
Más conducción temeraria	31.8	7.9	8.2	14.8	90
Más ignorar las señales de tráfico	10.8	1.3	3.6	11.7	39
Más adelantamiento indebido	2.3	1.3	0.9	2.3	9
Más conducir con cansancio	9.6	2.6	1.8	7.8	31
Otros	3.4	4.0	1.8	10.2	24
Total porcentual	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Total	176	76	110	128	490

Fuente: Elaborado por Johnson, E.H. con datos de la prisión de Ichihara.

Otra característica innovadora, especialmente en este país, es que se trata de una institución abierta, con ella se pone en entredicho el principio de contención aplicado en el resto de prisiones. En España existen establecimientos penitenciarios cerrados y abiertos, sin embargo en Japón, todos los establecimientos son cerrados, por lo que desde un principio un establecimiento abierto supuso una apuesta arriesgada, ya que dependía de la capacidad del Centro para seleccionar a los internos que presumiblemente iban a actuar con responsabilidad sin estricta vigilancia, además de comprender la necesidad de un cambio de comportamiento tras su puesta en libertad, es decir, su completa reinserción. Los reclusos son seleccionados por su capacidad para la autorresponsabilidad, que sustituye los controles internos.

El término abierto implicaba la idea de una mayor libertad de acción y movimientos, respirándose entre los internos y los funcionarios del establecimiento una atmósfera de confianza. El diseño de la prisión se realizó pensando en su integración con el medio social en el que se insertaba. Sus características arquitectónicas, apartadas de los ideales de arquitectura penitenciaria de medio cerrado, permiten la libertad de movimientos entre los diferentes edificios e instalaciones. Las autoridades se esfuerzan por hacer un entorno similar a la vida en libertad.

Coherente con las premisas de una institución abierta, Ichihara orienta a su personal y su batería de programas hacia un cambio de comportamiento del interno. En su vocación de centro abierto, la Administración distribuye a su personal, primando el tratamiento sobre la vigilancia, algo que difiere enormemente del resto de prisiones japonesas y occidentales. De una plantilla de 100 personas, sólo 38 están asignadas a labores de seguridad, incluyendo entre su personal a psicólogos, orientadores, profesores y personal médico. El Libro Blanco de la Seguridad en el Transporte de Japón (1985) resume la filosofía de esta prisión abierta:

“...a los infractores de tráfico se les permite disfrutar de una atmósfera de libertad. Con la finalidad de facilitar el retorno normal a la sociedad sin problemas y previniendo la comisión de otros delitos de tráfico, tienen una formación específica en sus actividades diarias, orientada a la observación de la ley, el sentido de la responsabilidad, el respeto por la vida humana y otras consideraciones morales”.

Las actividades se centran en la modificación de actitudes y comportamientos considerados como responsables de la “crisis de tráfico”. Los programas de cambio de

actitudes se basan en la psicología japonesa, centrados en la ausencia de conciencia del infractor de las consecuencias en otros de su mala conducta, por lo que deben ser animados a desarrollar el sentido de la responsabilidad. Desde el período de recepción en la prisión, se anima a los internos a marcarse objetivos personales durante su estancia en el establecimiento y a desarrollar actitudes seguras en la conducción.

Otra de las técnicas empleadas por los terapeutas es la "Terapia Naikan", que podría traducirse como "auto-observación interior", está orientada a un comportamiento social positivo. La actividad consiste en el aislamiento de cuatro horas diarias durante dos semanas en una celda, en el que los internos reflexionan sobre ellos mismos y lo que ha ocurrido, y los terapeutas realizan una ronda de supervisión en la que interrogan a cada uno de los reclusos sobre lo que han considerado.

Como parte de los programas de tratamiento, con la finalidad de inculcar en el individuo las actitudes y aptitudes apropiadas, se les imparte un curso de seguridad vial de cuatro semanas. En él se trabajan las normas de tráfico, mantenimiento básico del vehículo y recorridos prácticos de conducción. Esto último se consigue gracias a las instalaciones que cuentan con simuladores de conducción y una pista que recrea las calles de una ciudad, en ellas se simulan situaciones típicas de tráfico y se trabajan comportamientos y actitudes.

Los internos forman grupos de veinte personas, de acuerdo con la naturaleza de sus infracciones: conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, conducir sin licencia y acumulación de infracciones menores. Cada grupo, bajo la dirección de un funcionario, establece mediante una técnica de participación activa, discusiones sobre las causas y soluciones de los accidentes de tráfico. En esta misma línea, un día a la semana se imparten conferencias en las que se enfatiza la conducta pro-social, la conducción segura, la seguridad en el trabajo y la habilidad para evitar el consumo de drogas.

Si bien es cierto que la prisión de Ichihara surge en un contexto muy determinado, cabría preguntarse si la idea de un establecimiento de este tipo podría ser importada a nuestra sociedad. Dado que la actual política criminal ha apostado por el incremento de la presión punitiva, al menos en apariencia, sobre aquellos conductores que manifiestan una conducta antisocial, habría que reflexionar sobre la utilidad de la aplicación de las penas privativas de libertad, ¿son las prisiones actuales los lugares adecuados para el tratamiento de la delincuencia de tráfico?, en el caso de que sí lo sean, ¿estaríamos en condiciones de afirmar que el tratamiento aplicado en prisión es el adecuado para este tipo de delinquentes? Estas y otras cuestiones similares sólo tienen una respuesta y ésta se encuentra en la aplicación de los principios científicos que ya conocemos y en la investigación de los que no conocemos.

8.3 El desarrollo social y la seguridad vial

A partir del conjunto de reflexiones elaboradas hasta el momento podemos pensar en la posibilidad de desarrollar programas formativos cuyo objetivo sea la prevención y rehabilitación de las formas de conducción antisocial, así como en iniciativas de educación vial centradas en el conductor que sirvieran para promover y fomentar el comportamiento prosocial en situaciones de tráfico.

Las acciones de esta índole debieran fomentar las capacidades intelectuales, afectivas y morales del conductor, necesarias para garantizar la adquisición y desarrollo de la competencia prosocial, e incompatibles con la conducta antisocial. Para ello debieran basarse en la utilización de estrategias y técnicas como el entrenamiento en habilidades cognitivas, entrenamientos en habilidades sociales y habilidades emocionales, estrategias de resolución de problemas, razonamiento lógico para aprender a considerar las consecuencias de la conducta, fomento de la empatía o habilidad para comprender los pensamientos y sentimientos de otras personas, estrategias de auto-control emocional, desarrollo de la capacidad para comprender y apreciar las reglas y obligaciones sociales, y educación en valores.

Las investigaciones llevadas a cabo hasta la fecha han demostrado que estos programas funcionan, y sirven para reducir de forma significativa la conducta antisocial, incluso en las personas más conflictivas como son los delincuentes. Los estudios han servido para detectar qué programas son eficaces y cuáles no, y también para identificar qué aspectos o componentes de los programas parecen ser críticos de cara a su eficacia. En este sentido casi todos los programas eficaces tienen un denominador común: la adopción de un enfoque cognitivo y la aplicación de técnicas de entrenamiento centradas en el desarrollo de habilidades cognitivas, habilidades emocionales, habilidades sociales y valores, en la línea que acabamos de exponer.

Algunas acciones de este tipo ya se han llevado a cabo en otros lugares. Ross y Antonowicz (2004), por ejemplo, han desarrollado un programa que ya se ha aplicado con éxito a más de 40.000 delincuentes y personas con problemas de conducta antisocial en instituciones penitenciarias y centros de asistencia social de más de 14 países, entre los que se encuentran Canadá, EE.UU, Gran Bretaña, Nueva Zelanda, Australia, China, Líbano, Venezuela, Repúblicas Bálticas, Dinamarca, Suecia, Alemania y

España. Se trata de un programa de modificación de la conducta antisocial, conocido como "*Programa de Razonamiento y Rehabilitación (R&R)*", basado en más de un centenar de estudios que han demostrado ser efectivos en la mejora de la conducta antisocial, mediante evaluaciones independientes realizadas a nivel internacional.

Desde el punto de vista cuantitativo, los resultados de este estudio muestran importantes reducciones en las tasas habituales de reincidencia, que oscilan entre el 56% y el 66%. En el estudio original, por ejemplo, sólo el 18% de los participantes fueron detenidos por algún delito en los 9 meses posteriores a su participación en el programa, frente al 49% de los del grupo de control. Desde el punto de vista cualitativo, los participantes experimentaron un cambio positivo de actitud y una mejora estable y significativa en sus habilidades cognitivas de resolución de problemas, impulsividad, perspectiva social y empatía y actitudes hacia las reglas.

El programa fue inicialmente concebido como un programa institucional de asesoramiento y tratamiento para jóvenes con problemas característicos de conducta antisocial, como el abuso de alcohol y drogas o la conducta disruptiva en el hogar y en la escuela, que, en palabras de los propios autores, funcionaba a modo de "hospital de enseñanza" para el estudio y tratamiento de conductas antisociales. El programa inicial incorporaba diversas técnicas de tratamiento, incluyendo psicoterapia individual y de grupo y técnicas conductuales de modificación de conducta, que no resultaron ser efectivas. La eficacia del tratamiento mejoró, no obstante, cuando se incorporaron técnicas de entrenamiento en habilidades sociales basadas en el análisis y promoción de la conducta prosocial de otros compañeros.

El programa sirvió para cambiar actitudes, comportamientos y valores de los jóvenes adolescentes, sustituyendo el pensamiento egocéntrico por la preocupación por los demás, y adquiriendo la habilidad social necesaria para mejorar sus interacciones interpersonales con compañeros y adultos, primero dentro de la institución y luego en la comunidad. Esta mejora se tradujo en un significativo descenso en las tasas de reingreso en la institución, de sólo el 6% frente al 33% habitual.

Con el objeto de evaluar la eficacia general y diferencial del tratamiento de la conducta antisocial, los autores llevaron a cabo una exhaustiva revisión de la literatura, y diversos análisis cuantitativos y meta-análisis, de cientos de estudios independientes publicados desde los años 70, sobre programas de intervención con delincuentes. Una parte de estos estudios mostraba resultados positivos de la intervención, especialmente con jóvenes de alto riesgo, delincuentes violentos y drogadictos, resultados que se

mantienen estables a medio y largo plazo, durante periodos de seguimiento de 3 a 15 años.

Estos estudios de revisión indican que para que un programa tenga éxito el primer requisito tiene que ver con la conceptualización de la conducta antisocial. El modelo teórico es el que determina las metas de la intervención y el objetivo en el que el programa debería centrarse para alcanzarlas, al tiempo que guía la selección y aplicación de estrategias de intervención y técnicas de tratamiento. Los programas eficaces son los que se basan en un modelo "cognitivo", mientras que la mayoría de los que no incluyen este componente cognitivo fracasan.

En otras palabras, los programas efectivos no consideran la conducta antisocial como sintomática de alguna psicopatología, sino más bien como la consecuencia de un conjunto de circunstancias y factores de índole psicosocial y cognitiva. Por esta misma razón, no se basan en la aplicación de remedios, a modo de cura, sino más bien en técnicas de enseñanza, centradas en la adquisición de nuevos aprendizajes y en el desarrollo de una mayor competencia y habilidad social, que permita a los individuos lograr sus objetivos sin recurrir a la conducta antisocial. Casi todos los programas que funcionan incluyen además alguna técnica para cambiar la mentalidad del infractor, y en general su pensamiento, razonamiento, actitudes y valores.

Saber cómo piensan estos individuos es tan importante como saber cómo actúan, por lo que los programas efectivos no sólo toman como objetivo las actitudes, sentimientos, y habilidades sociales, sino también sus cogniciones, es decir, el modo en que perciben e interpretan la realidad, su modo de pensar y razonar, sus atribuciones y en general su escala de valores y su forma de entender el mundo. Otro elemento importante de los programas efectivos parece ser la inclusión de técnicas de auto-control. Mejorando el control de impulsos mejora el razonamiento, la sensibilidad a las consecuencias de la conducta, la habilidad para comprender las ideas y sentimientos de los demás, y la capacidad para ver y entender de otro modo las reglas y obligaciones sociales.

Estas conclusiones han llevado a pensar que tal vez los individuos antisociales piensen de modo diferente a las personas normales, o bien presenten algún tipo de déficit en su funcionamiento cognitivo. Diversos estudios han mostrado, efectivamente, que muchas de estas personas carecen de determinados valores y habilidades específicas de tipo cognitivo, que son esenciales en la competencia prosocial, siendo características comunes en ellos la impulsividad, la impaciencia, la rigidez de pensamiento y el egocentrismo, entre otras actitudes, valores y creencias antisociales, de ahí la importancia de los entrenamientos en habilidades cognitivas.

Desde este punto de vista podemos asumir que

... los individuos antisociales se pueden rehabilitar, y que la conducta antisocial se puede cambiar. Sin embargo, para cambiar la forma de actuar de las personas debemos equiparlas con recursos prosociales y motivarlas para que elijan un estilo de conducta prosocial.

La asunción básica del modelo cognitivo es que los individuos antisociales carecen de las habilidades cognitivas-emocionales necesarias para la competencia prosocial, y tienen creencias, actitudes y conductas que les llevan a actuar de forma antisocial. El modelo sugiere cambiar estas ideas y creencias antisociales y promover el desarrollo de valores prosociales. El *Programa de Razonamiento Rehabilitación (R&R)* se basa en este modelo, e incluye los siguientes componentes:

- **Auto-control:** A los participantes se les enseña a pararse y pensar antes de actuar, para considerar todas las posibles consecuencias antes de tomar una decisión y se usan técnicas de auto-control emocional y reestructuración cognitiva para regular emociones y conductas.
- **Meta-cognición:** A los participantes se les enseña a pensar en lo que van a hacer cuando asumen un riesgo, y a pensar críticamente, para que se den cuenta de que lo que piensan influye en cómo se sienten y cómo actúan.
- **Habilidades sociales:** A los participantes se les enseña a actuar de forma prosocial donde habitualmente actuaban de forma antisocial, y se les refuerza cuando lo logran.
- **Habilidades cognitivas de resolución de problemas interpersonales:** A los participantes se les enseña a analizar problemas interpersonales, a tratar de entender y considerar los sentimientos, acciones y valores de otras personas, a apreciar los efectos que su conducta tiene sobre los demás y el modo en que les afecta, y a entender por qué los demás reaccionan de una determinada manera.
- **Pensamiento alternativo:** A los participantes se les enseña a pensar en posibles alternativas a la conducta antisocial.
- **Razonamiento crítico:** A los participantes se les enseña a pensar de forma lógica, objetiva y racional, sin distorsionar la realidad, eludir la responsabilidad o atribuir la culpa a factores externos.

- **Perspectiva social y empatía:** A los participantes se les enseña a tomar en consideración el punto de vista, los sentimientos y pensamientos de los demás, tratando de desarrollar la empatía.
- **Mejora de valores:** A los participantes se les enseñan valores mediante técnicas de discusión en grupo, de modo que cambien el egocentrismo por la consideración de las necesidades ajenas.
- **Autocontrol emocional:** A los participantes se les enseña a controlar y dirigir sus emociones, tales como la ira, el miedo o la ansiedad.

Aunque el *Programa de Razonamiento y Rehabilitación (R&R)* fue diseñado inicialmente con un carácter genérico, para su aplicación con todo tipo de individuos antisociales, el análisis de la literatura y de las necesidades de grupos específicos de individuos antisociales, ha hecho que se deriven versiones específicas del programa para grupos particulares de población, incluyendo adolescentes, niños con problemas de conducta en el colegio, individuos antisociales con deficiencias de aprendizaje y conductores antisociales.

8.3.1 El entrenamiento de la conducta prosocial

Las conductas de seguridad vial se construyen sobre diversos aprendizajes tanto explícitos como implícitos. La movilidad está asociada a las competencias fisiopsicológicas y cognitivas, pero compartir el espacio vial está asociado a las competencias socio-afectivas.

En la educación vial, los estudios muestran que no hay eslabones directos entre conocimiento y comportamiento, sin embargo, no son tenidos en cuenta los aspectos afectivos, sociales y motivacionales. La especificidad de las normas de tráfico no son cuestionadas por los individuos, ni en su elaboración, ni en su práctica. Actualmente, no hay ninguna investigación sobre la relación de niños con el mundo social y las leyes en el entorno vial. La transgresión de la norma, la asunción de riesgos, la internalización de normas legales y sociales o las interacciones sociales interpersonales en el espacio vial no se han tenido en cuenta en la investigación sobre la seguridad de tráfico en niños, ignorándose, en consecuencia, estos aspectos en la investigación sobre la educación vial.

Nuestra propuesta, haciéndonos eco de los objetivos de muy recientes proyectos como el *Social Development and Traffic Safety project*⁽¹⁾ es la necesidad de tener en cuenta las

(1) Este proyecto, una reagrupación de 10 investigadores procedentes de cinco laboratorios de investigación, demuestra que el espacio vial puede ser usado en investigaciones aplicadas sobre la seguridad vial y la prevención, pero es también en particular un rico caldo de cultivo para mejorar nuestro conocimiento de nuevas contribuciones en la psicología social del desarrollo.

zonas de influencia en el desarrollo social, comprendiendo los factores que están implicados en la percepción del entorno vial y su adecuación con el fin de identificar los niveles de acción para la seguridad vial. De esta forma, ...

...debemos trabajar en las competencias sociales que están implicadas en la movilidad, en los procesos y factores que permiten su construcción, su aprendizaje y su educación.

La competencia social se inicia muy temprano, por eso hablamos de educación vial y por eso tenemos que conocer y estudiar la capacidad de los niños para construir y adquirir normas y valores por la sociedad y a través de la sociedad, así como las competencias y conductas necesarias para enfrentarse con las situaciones de tráfico. También se debe considerar al niño como un futuro adolescente y un futuro adulto, entender cómo reproducirá, transformará, reconstruirá lo que ha observado, ha descifrado, ha construido como niño en ese mundo social.

Con el fin de reconstruir la problemática en el aspecto social de la seguridad vial, en el proyecto *Social Development and Traffic Safety*, se recogió el discurso infantil sobre sus propios comportamientos, actitudes, representaciones, capacidades, relaciones y la relación del mundo social con la seguridad de tráfico. Tuvieron en cuenta situaciones de conflicto en las cuales el sistema de valores y las representaciones del niño actúan recíprocamente con el contexto y con el sistema de valores de sus diferentes esferas vitales (la familia, la escuela, amigos).

Aunque los resultados son exploratorios, se pueden establecer algunas cuestiones esenciales para la seguridad de tráfico del niño y adulto, sobre todo con relación a los riesgos y a las normas.

Con relación al **riesgo**, los resultados permiten subrayar varios elementos.

- En primer lugar, hay una fuerte variabilidad entre los niños de 11-12 años en cuanto al conocimiento de la situación vial. El conocimiento de tráfico y el nivel de análisis de la situación dan lugar a estrategias de adaptación conductual, diferentes en cuanto al riesgo que se asume, a los demás y a las normas de tráfico.
- Segundo, parece que la proximidad sentida por los preadolescentes con el prototipo del riesgo asumido en el tráfico en términos de rasgos de personalidad, se asocia a un mayor deseo de asumir riesgos en el tráfico, independientemente de los valores de estos rasgos.

- En tercer lugar, existen diferencias de género en los adolescentes en la asunción de riesgo y la búsqueda de sensaciones (sensaciones intensas o nuevas sensaciones). La asunción de riesgo de los varones está más asociada a la impulsividad y la presión de los iguales que la de las féminas.

Con relación a la construcción de las normas, los resultados permiten subrayar:

En primer lugar, los criterios utilizados para establecer juicios morales sobre la transgresión de las normas de tráfico no difieren entre niños y adultos. En los niños de edad escolar, es la adhesión a estereotipos femeninos lo que produce juicios más negativos sobre la transgresión de la norma. Además, el respeto a la norma se justifica por argumentos morales, mientras que la transgresión se justifica por argumentos sociales convencionales.

En segundo lugar, el cumplimiento de las normas legales aumenta a medida que lo hace la edad escolar, independientemente del interés de la actividad y el sexo.

En tercer lugar, en la escuela secundaria, el cumplimiento de normas legales parece depender de la utilidad que presente la normativa para enfrentarse con un peligro potencial. Sin embargo, incluso si las normas en alguna ocasión son incumplidas, parece ser socialmente valorado, sobre todo por las muchachas.

Pueden ser establecidos tres elementos transversales en los resultados de este proyecto: la relación con adultos e iguales, el papel de la educación paternal y escolar y la influencia del sexo.

a) La relación con adultos y pares aparece en la imitación de comportamiento peligrosos o incluso en la delegación de la responsabilidad en la toma de decisiones.

Indudablemente, la actitud de "seguir a la manada" puede aparecer en todas partes, a través de la imitación de compañeros o de los comportamientos de los individuos de más edad o en la influencia de la sumisión a la presión ante los iguales en la asunción de riesgos. Por otra parte, la transgresión es juzgada conforme al comportamiento adulto: el adulto es situado por niños y adolescentes en la posición de poseer el conocimiento y las reglas. El comportamiento adulto en la situación y sus recomendaciones es considerado como un permiso o incluso la confirmación de la validez de la viabilidad de un delito.

La toma de decisiones personal puede ser considerada como un riesgo y desplazada en beneficio de la decisión tomada por los demás. La delegación de la toma de decisiones de una acción en los demás (el adulto, amigos u otros usuarios)

o en el sistema (la luz verde de peatones) supone en el niño un sentimiento de protección que podría ser comprensible por la eliminación de responsabilidad personal en la toma de riesgo y en el potencial accidente. Este resultado nos sumerge en el debate del comportamiento observable de los adultos como modelos de imitación en el espacio vial. Este elemento nos lleva a reflexionar sobre la educación de tráfico, sobre la representación de riesgo subyacente a esta delegación de responsabilidad y sobre los peligros que estas delegaciones causan en la construcción de una decisión autónoma de la acción.

- b) La educación paternal y escolar es cuestionada en todos los resultados del proyecto *Social Development and Traffic Safety*. La observación de los trayectos de los niños como peatones y su discurso, obtenido por las entrevistas de autoconfrontación, nos permiten pensar que su conocimiento del espacio vial, su análisis de la situación, su experiencia se adquiere más a menudo fuera de la familia y fuera de la escuela, en el curso de la práctica diaria de la movilidad de peatones. El segundo pico de accidentes de peatones ocurre cuando el niño comienza a recorrer un nuevo trayecto absolutamente solo. Parece indispensable que la educación vial sea continua y se vea reforzada cuando el usuario aborda nuevos trayectos en la escuela secundaria y en la confrontación del conocimiento a veces incorrecto, adquirido en las primeras experiencias como peatones.
- c) Las diferencias de sexo en la toma de riesgo y en el cumplimiento de las reglas aparecen en la mayor parte de los resultados de este proyecto. Estudios internacionales durante mucho tiempo han indicado la tendencia a asumir más riesgos por parte de los varones y a un mayor cumplimiento por las mujeres. La novedad en los resultados de este proyecto indican que el sexo influye en mayor grado en el cumplimiento que en la percepción del riesgo. Además, los resultados muestran que el sexo explica estos resultados en menor grado que la adhesión a los estereotipos sexuales. En tercer lugar, parece que la impulsividad sería más explicativa de la asunción de riesgo que la búsqueda de sensaciones. Estos innovadores resultados incrementan nuestro entendimiento de las diferencias sexuales en la seguridad vial, base del proyecto de GENRES (*Gender, Risks, Education, and Socialization*-Género, Riesgos, Educación y Socialización-). Seguramente este proyecto habrá tenido en cuenta la educación vial y mostrará en cualquier caso que no se dan diferencias sexuales en la asunción de riesgo pero que éstas son construidas en el ambiente social.

8.3.2 El entrenamiento de la empatía variable moduladora de la conducta prosocial

La investigación de la psicología social ha demostrado que la implementación de factores controlables en el ámbito educativo escolar, relacionados con el desarrollo de la empatía, puede ayudar a establecer las bases para el crecimiento de otros rasgos positivos, incluyendo la habilidad en el razonamiento y la comunicación.

Esto no significa que las escuelas desarrollen una unidad sobre los valores o el razonamiento moral y lo incluyan en el plan de estudios existente. No significa que se enseñe a los niños problemáticos cómo deben comportarse. Significa que la enseñanza nos conduzca a formar no sólo buenos estudiantes sino buenas personas (Kohn, 1991, p. 497).

Prácticas de crianza infantil asociadas positivamente con el desarrollo de entendimiento y el comportamiento empático:

- Las madres cuya conducta hacia sus hijos preescolares es sensible, no punitiva y no autoritaria tienen hijos con mayores niveles de empatía afectiva y cognitiva y conducta prosocial (Eisenberg, Lennon y Roth 1983; Eisenberg, Berg y Mussen 1978; Kestenbaum, Farber y Sroufe 1989; Zahn-Waxler, Radke-Yarrow y King 1979).
- Explicar a los niños los efectos de su conducta sobre los demás. Razonar con los niños, incluso los pequeños, sobre los efectos de su conducta en los demás es una forma efectiva de fomentar la empatía y la conducta prosocial (Clarke 1984; Kohn 1991; Ladd, Lange y Stremmel 1983; Zahn-Waxler, Radke-Yarrow y King 1979).
- Advertir a los niños que ellos tienen el poder de hacer a otros felices siendo generosos con ellos.
- Comportamiento paternal empático y humanitario. Los modelos paternos de empatía y conducta humanitaria hacia los niños y hacia los demás en presencia de los niños, se relacionan significativamente con el desarrollo de conductas y actitudes prosociales en los niños (Eisenberg-Berg y Mussen 1978; Kohn 1991; McDevitt, Lennon y Kopriva 1991; Zahn-Waxler, Radke-Yarrow y King 1979).
- Cuando los niños dañan o molestan a los demás, la investigación apoya la práctica de dar explicaciones acerca de por qué la conducta es maligna y sugerir cómo remediarlo (Kohn 1991; Zahn-Waxler, Radke-Yarrow y King 1979).
- Incentivar a los niños en edad escolar para que discutan sus sentimientos y problemas con sus padres. Los padres que fomentan la discusión de sentimientos y problemas en los niños en edad escolar se relacionan positivamente con el desarrollo de la empatía en sus hijos (Clarke 1984).

Fomentar el desarrollo de capacidades empáticas forma parte de lo que se ha denominado “educación de carácter”. Hemos comentado los factores determinantes de ese carácter, entre los que la educación es pilón fundamental de las buenas conductas y de las conductas prosociales. La educación en cualquier ámbito incluido el vial, es un ámbito compartido familia-escuela. En este sentido, el fomento de las conductas prosociales, como indicábamos, forma parte del estilo educativo.

Los investigadores han identificado una relación entre la utilización de determinadas prácticas paternales positivas en la educación infantil, el desarrollo y comprensión de sentimientos empáticos y la conducta social en los niños. Al mismo tiempo se han identificado prácticas que se relacionan negativamente con el desarrollo de la empatía.

Prácticas de crianza infantil asociadas negativamente con el desarrollo de entendimiento y el comportamiento empático:

- Las amenazas y los castigos físicos no inducen a los niños a “comportarse correctamente”. Las amenazas y/o castigos físicos son ineficaces y contraproducentes en el intento de mejorar la conducta de los niños (Clarke 1984; Eisenberg-Berg y Mussen 1978; Kohn 1991; Zahn-Waxler, Radke-Yarrow y King 1979).
- La educación inconsistente (por ejemplo, la inconsistencia de las reacciones de los padres ante las necesidades de los hijos) y, en ocasiones la ausencia de reacción ante las necesidades emocionales, se asocian con un bajo nivel de empatía por parte de los niños (Kestenbaum, Farber y Sroufe 1989).
- Las situaciones familiares en las que existen malos tratos hacia la madre por parte del padre. Los niños criados en hogares en los que los padres abusan físicamente de las madres tienen bajos niveles de empatía. Por ejemplo, generalmente son incapaces de reconocer el estado emocional de otras personas y responder de forma adecuada (Hinchey y Gavelek 1982).
- La utilización de recompensas o de “sobornos extrínsecos” para mejorar el comportamiento de los niños es ineficaz. Como en otras investigaciones sobre recompensas extrínsecas, los investigadores han encontrado que frecuentemente la compensación ante el comportamiento prosocial centra su atención en la recompensa más que el razonamiento y que los comportamientos deseados tienden a disminuir o a desaparecer cuando se retira la recompensa (Kohn 1991).

Las instrucciones de empatía y la educación (el entrenamiento) realzan la empatía afectiva y cognoscitiva tanto en niños como en adultos, a la vez que conducen a un comportamiento más prosocial.

8.3.3 El entrenamiento de la empatía

La investigación apoya la disposición del entrenamiento de la empatía para fomentar los sentimientos y la comprensión empática y aumentar el comportamiento prosocial. Esto se aplica a los niños de todas las edades y a los adultos, y se caracteriza tanto por programas completos de entrenamiento de la empatía como por tratamientos a corto plazo. Los componentes específicos dentro de los enfoques en el entrenamiento de la empatía que se asocian a un fomento de la misma incluyen:

- **Acercamiento cognoscitivo**, en el cual los estudiantes aprendan que es la empatía, cómo se desarrolla, cómo reconocer diversos estados emotivos en uno mismo y en los demás, y cómo responder a otros positivamente. Este conocimiento incrementa su percepción y habilidades empáticas (Black y Phillips 1982; Herbek y Yammarino 1990; Kalliopuska 1983; Kremer y Dietzen 1991; Pecukonis 1990; Pery, Bussey y Freiberg 1981).
- **Focalización inicial en los sentimientos de uno mismo**. Al intentar aumentar la capacidad del niño de asumir la perspectiva de otra persona, lo más fructuoso es hacer que se centren primero en sus propias sensaciones, las diversas clases de sensaciones que tienen y qué sensaciones se asocian a qué clase de situaciones (Black y Phillips 1982; Dixon 1980).
- **Semejanzas entre uno mismo y los demás**. Las actividades que centran la atención de los niños en las semejanzas entre sí mismos y otra persona (u otras personas) son eficaces en el aumento de la empatía afectiva y cognoscitiva (Black y Phillips, 1982; Brehm, Fletcher y West 1988; Clarke 1984; Dixon 1980; Hughes, Tingle y Sawin 1981) Identificar estas semejanzas es el paso siguiente lógico tras centrarse en sus propias sensaciones. Como Brehm, Fletcher y West (1988) precisan:

Prácticamente todas las consideraciones del proceso empático han advertido las conexiones entre el responder empáticamente a otra persona y la percepción de esa persona como similar a uno (p. 8).

Por ejemplo, Hahn (1980) encontró que la empatía transcultural es realizada si las actividades de aula se centran primero en las semejanzas entre otras culturas y la

propia sociedad de alguien y sólo más tarde comienzan a prestar atención a las diferencias.

- **Asunción de roles o imitación.** Las actividades que exigen a niños o adultos que asuman el papel de una persona real o ficticia, e imaginarse o representar los sentimientos de esa persona y/o su comportamiento, son eficaces en el aumento de la empatía tanto afectiva como cognoscitiva (Barak et al. 1987; Black y Phillips 1982; Herbek y Yammarino 1990; Kremer y Dietzen 1991; Morgan 1983; Underwood y Moore 1982). El desarrollo de la empatía se advierte incluso cuando se pide a los niños imaginarse el punto de vista de un animal, planta u objeto inanimado.

Un caso especial de asunción de rol e identificación de semejanzas con otros es un grupo de actividades que han sido utilizadas para incrementar en los estudiantes sanos la comprensión de la empatía para los físicamente discapacitados.

- **Puesta en práctica de la imaginación/percepción de la perspectiva del otro.** La práctica repetida en la toma de la perspectiva del otro es más eficaz que un breve o infrecuente esfuerzo por hacerlo (Black y Phillips 1982; Haynes y Avery 1979; Kalliopuska 1983; Kremer y Dietzen 1991; y Pecukonis 1990). Para muchas personas, incluyendo a los más jóvenes, la capacidad de imaginarse y llegar a comprender bien el punto de vista de otra persona no se logra fácilmente. La práctica sostenida de la asunción de un rol o perspectiva es un medio muy eficaz de aumentar los niveles de empatía.
- **Exposición a estímulos emocionales.** La exposición a desgracias, privaciones o a la angustia por parte de otros tiende a aumentar sentimientos y respuestas empáticas (Barnett et al. 1982; Howard y Barnett 1981; Pecukonis 1990; Perry, Bussey y Freiberg, 1981). El fomento por parte de entrenadores o experimentadores para pensar en los demás y sus necesidades también estimula estos sentimientos y respuestas.
- **La atribución de rasgo positiva** -"o alabanza disposicional"- se refiere a la práctica de enfatizar en los niños que la razón de que manifiesten un comportamiento prosocial es que su naturaleza así lo determina. La atribución de rasgo positivo ha demostrado ser un poderoso medio para realzar el entendimiento y el comportamiento empático.

Por ejemplo, un profesor o experimentador podría decir a un niño, "quiero que compartas con Susana porque eres una persona agradable a la que le gusta hacer a otros niños felices". Algunos investigadores (por ejemplo, Kohn 1991; Mills y Grusek 1989; Perry, Bussey y Freiberg, 1981) han encontrado que, reforzando a los niños que tienen un cierto

rasgo positivo en su interior, aumenta la probabilidad de que los niños realicen conductas congruentes con ese rasgo. Kohn (1991) escribe:

“...el objetivo del profesor no debería ser simplemente reproducir un comportamiento dado..., sino ayudar al niño a que se vea a sí mismo como una persona responsable y preocupada. Este cambio en el autoconcepto derivará más tarde en un comportamiento y unos valores que no son contingentes a la presencia de alguien que amenace o soborne”. (p. 501)

- **Modelado de la conducta empática.** Tal como la investigación sobre la educación infantil demuestra, el modelado paternal del discurso y acciones empáticas realza la empatía de niños y el comportamiento prosocial. El entrenamiento de la empatía muestra que cuando profesores (entrenadores, experimentadores, etc.) modelan los valores deseados, los niños tienen mayor probabilidad de adoptar éstos, que cuando simplemente los exhortan para comportarse de un cierto modo (Kohn 1991; Kremer y Dietzen, 1991).

- **Estudio de personas famosas empáticas.** Las actividades de aprendizaje que enfocan la atención de los estudiantes en las vidas y los logros de personas famosas empáticas aumentarán el deseo de los niños de parecerse a esta gente y tomar actitudes y comportamientos asociados con ellos (Dixon 1980). Personajes que han sido foco de tales actividades de aprendizaje incluyen Florence Nightingale, Martin Luther King, Jr., Albert Schweitzer y la Madre Teresa de Calcuta.

Además de programas y actividades que intentan fomentar específicamente la empatía, los investigadores también han identificado varias **estrategias** de aula y diseños de programa que tienden a aumentar la empatía y el comportamiento prosocial.

- **Aprendizaje cooperativo.** Durante la pasada década se escribió mucho sobre las ventajas sociales y académicas del aprendizaje cooperativo. Desde una perspectiva de investigación, los principales hallazgos han sido que la organización en equipos de los estudiantes cuyos miembros difieran unos de otros en la raza/identidad étnica, el género, el nivel de capacidad y otros atributos, causa una interacción prosocial entre estos principiantes considerablemente mayor (Johnson, Johnson y Anderson 1983; Kohn 1991; Slavin, 1985).

- **Tutorización cruzada por edad e iguales.** Los sentimientos, el entendimiento y el comportamiento empático de los estudiantes, se ha demostrado que aumentan como consecuencia de tutorizar a un compañero o alumno de otra edad (Morgan, 1983; Yogev y Ronen, 1982).

“... aumenta considerablemente la empatía de los tutores, el altruismo y el amor propio... Para ayudar a estudiantes más jóvenes, los tutores deben desarrollar un entendimiento empático del tutorizado, mostrar un cierto grado de seguridad en sí mismo, en sus relaciones y apreciar en general las ventajas intrínsecas de prestar ayuda”. (p. 267)

- **Enfoque humanístico/psicoeducativo para la perturbación emocional.**

Finalmente, la investigación sobre diferentes enfoques de la educación de niños emocionalmente desequilibrados indica que las estructuras congruentes con las actividades que realzan la empatía de las que hemos estado hablando son de lejos preferibles a otras estructuras. Por ejemplo, Morgan (1983) estudió los efectos relativos de un modelo humanístico/psicoeducativo y un modelo conductual/aprendizaje. El primero, caracterizado por reuniones de grupo, centrados en cómo el comportamiento de alguien afecta a los demás, la tutorización de iguales y el juego de roles, se relaciona en mayor grado con la empatía, la responsabilidad y el autocontrol que el segundo, que utiliza el refuerzo simbólico para el buen trabajo y el buen comportamiento, el *charting* conductual, y el castigo para hábitos de trabajo y comportamiento incorrectos.

9. CONCLUSIONES

Llegado el momento de hacer balance y de sacar conclusiones, podríamos replantearnos las mismas preguntas con las que comenzábamos el conjunto de reflexiones de este Cuaderno de Reflexión *Attitudes*: ¿Por qué hay tantos conductores egoístas y maleducados? ¿Por qué tanta gente conduce poniendo en peligro nuestra seguridad y violando el derecho que todos tenemos a ser tratados con respeto y amabilidad? Y lo que es más importante, ¿cómo podríamos convencerles de que condujeran con más cuidado y con la debida consideración al bienestar ajeno? ¿Cómo podríamos conseguir que todos, especialmente los conductores noveles, recién llegados al mundo de la circulación, no adquieran desde el principio estos hábitos antisociales de conducción? ¿Cómo podríamos lograr que hubiera más conductores prosociales y que los conductores antisociales adquirieran hábitos de conducción prosocial?

Cualquiera que pase el tiempo suficiente en la carretera constata diariamente múltiples ejemplos de conducción antisocial. Casi siempre son infracciones, por parte de gente que se salta las normas a la torera y campa a sus anchas por calles y carreteras, pasando por encima de las normas y también de los demás. Otras veces son malos modos o maniobras arriesgadas, que sin estar prohibidos desde el punto de vista legal, incomodan y coartan a los demás conductores y peatones, creando situaciones violentas por el riesgo y la tensión que conllevan.

El grado de tolerancia social hacia este tipo de comportamientos es variable. Algunos individuos se limitan a ignorarlos y encogerse de hombros, aceptándolos como algo irremediable. Otros, en cambio, reaccionan con indignación, dando rienda suelta a todo su léxico de blasfemias y palabrotas, maldiciéndolos y acompañando sus palabras de la pertinente comunicación no verbal, recriminándoles con sus gestos su forma de conducir, e incluso a veces llegando al enfrentamiento directo.

Algunos se asustan o sienten ansiedad ante ellos. El temor hace que se retiren, cediendo a la coacción. La ansiedad hace que se pongan nerviosos, se vuelvan indecisos o vacilen, dando pie a situaciones de riesgo o poniéndose en peligro tanto a sí mismos como a los demás. Otros sienten tal pánico, que incluso optan por dejar de conducir, especialmente los más pusilánimes, los más inseguros, o las personas de edad avanzada que, conscientes de sus limitaciones, no se sienten capaces de contrarrestar las maniobras agresivas, rápidas y arriesgadas de los conductores antisociales con los que tienen que interactuar.

El problema es que muchas veces tienen razón. Si hablamos con algún taxista o con alguien que pase la mayor parte de su jornada laboral al volante, no dudará en decirnos

que el tráfico es como una especie de jungla en la que impera la ley del más fuerte y conviene no bajar la guardia. Ellos son los primeros en estar siempre a la defensiva, y a veces la mejor defensa es un buen ataque. La conducción antisocial es contagiosa, y se está convirtiendo en la norma en la mayoría de las grandes ciudades. Conducir parece sacar lo peor de la gente. Tan pronto como se suben al coche y se sientan al volante, las personas se transforman y casi nunca para bien. Son muchos los que dejan de ser amables y se vuelven egoístas, hostiles y agresivos.

Los conductores antisociales son así: egocéntricos, maleducados e incívicos; son irresponsables e irrespetuosos; son imprudentes, temerarios y negligentes. Son incómodos y peligrosos. Muchos de ellos son además agresivos, intolerantes y están resentidos. Cuando se encuentran con un conductor cauto y prudente le increpan y lo acosan porque consideran que les molesta y que les retrasa; reaccionan de forma desmesurada poniéndose por montera la urbanidad, la legalidad o la seguridad. ¡El mundo al revés! ¿Y por qué? Muchos de estos comportamientos sólo se pueden explicar como fruto de importantes carencias, desde el punto de vista psicológico y social.

La mayor parte de ellos presentan un importante fallo de socialización debido a una deficiente educación. El comportamiento prosocial es el fruto de un aprendizaje lento y constante, que se inicia en la infancia y se consolida a través de un proceso gradual de socialización en la familia, la escuela, los grupos de referencia y la vida comunitaria. La educación recibida consolida un sistema de creencias y una conciencia moral que determina pensamientos, sentimientos, actitudes y comportamientos hacia las reglas, normas y leyes que regulan la vida colectiva. La constancia en la práctica de la corrección social crea en nosotros unas costumbres, unos hábitos de conducta que, a su vez, hacen que esa práctica sea cada vez más fácil, más natural, más espontánea, más agradable, más gratificante. En cambio, un déficit de aprendizaje, unido a la falta de aplicación práctica, propicia la disfunción y la desviación social.

También hay un fallo de control. La vida comunitaria procura el bienestar, pero también impone restricciones: hay cosas que no podemos hacer si no es a costa de ofender, y cosas que no podemos hacer si no es a costa de molestar al prójimo; no podemos vivir a costa de los demás, ni pasar por encima de ellos para salirnos con la nuestra. Hay que contar con ellos, interesarse por ellos y cooperar. Este sentido comunitario y de interés social es el que garantiza la convivencia y también se adquiere desde la niñez gracias al aprendizaje y a la educación recibida. Es necesario controlar nuestros impulsos para actuar de forma correcta.

La falta del necesario autocontrol en situaciones sociales pone en peligro la convivencia. No podemos hacer lo que nos venga en gana, porque dejaríamos de ser personas civilizadas. La civilización tiene un precio, un precio que pagamos gustosos a cambio de bienestar y seguridad. Y este es el problema de los conductores antisociales: no pagan el peaje. El egoísmo, unido a la incapacidad para contener los impulsos y tolerar la frustración, propicia el comportamiento antisocial y agresivo del conductor. Su déficit pone en peligro la convivencia, genera malestar y provoca inseguridad. A veces no quieren, pero a veces no pueden porque carecen de recursos o no están preparados para ello.

Otra posible explicación habría que buscarla en la mentalidad social. No hay que olvidar que conducir es un comportamiento aprendido. Como todos los comportamientos aprendidos, está fuertemente influenciado por la cultura. Y hay quien no duda en considerar la conducción antisocial como un síntoma de crisis o deterioro de los valores sociales. Nuestras modernas y avanzadas sociedades, construidas sobre los principios de la igualdad de derechos y oportunidades, son sociedades en las que se prima la individualidad, la iniciativa y la responsabilidad personal, pero olvidando muchas veces que la vida social se construye sobre un trípode integrado por la educación, la justicia y la libertad. No en vano la Declaración de los Derechos Humanos se formuló sobre estos tres principios: libertad, igualdad y fraternidad.

Como dijo el escritor y filósofo Miguel de Unamuno (1864-1936), fiel a su estilo brusco, paradójico y apasionado: *"la libertad es un bien común, y cuando no participen todos de ella, no serán libres los que se crean tales"*. La libertad exige responsabilidad, y aprender a ser libre es también aprender a aceptar las consecuencias de las propias decisiones, a saber corregirlas cuando haga falta, a aceptar el error, a no extrañarse de haberlo cometido, a arrepentirse y pedir perdón, a respetar la libertad de los demás y no lograrla a costa de someter a otros. El conductor antisocial coarta la libertad de los demás.

La justicia implica equidad, y es una condición necesaria para que nuestras relaciones con los demás sean correctas. Donde no hay justicia no puede haber derechos, y los derechos son una de las grandes conquistas de la humanidad. Reconocer un derecho es reconocer que la razón está por encima de la fuerza. Ahora bien, nuestros derechos como conductores constituyen obligaciones de las demás personas hacia nosotros, del mismo modo que nuestras obligaciones como conductores constituyen derechos de los demás sobre nosotros. El conductor antisocial es injusto y haciendo uso de su derecho vulnera los derechos de los demás.

La fraternidad presupone un trato amistoso y requiere tolerancia. Tolerar implica reconocer que los demás pueden ser distintos, actuar de modo distinto al nuestro, respetar la diversidad y entender las diferencias y la pluralidad como algo positivo. Por otra parte, tolerar también es tener paciencia con los errores y los fallos de los demás, no agredir al que no piensa o actúa como nosotros, no irritarnos ante la diferencia, ni reaccionar con agresividad cuando alguien nos ofende. El conductor antisocial es insolidario y malqueriente. Si estos valores se pierden, la mentalidad de la sociedad cambiará y correremos el riesgo de perder la razón para que vuelva a imperar la fuerza, convirtiéndonos en esclavos de la injusticia y de la intolerancia.

Para muchos conductores lo más importante es correr, llegar el primero y por encima de los demás. No en vano muchos anuncios de automóviles proclaman con orgullo la potencia y capacidad de su último modelo. Ahora bien, nos dicen que puede pasar de cero a sesenta en menos de siete segundos, sin mencionar en ningún momento que esa misma potencia y capacidad de aceleración puede hacernos salir disparados a través del parabrisas. Si la fuerza no se une a la razón, el accidente no se hará esperar.

Algunos investigadores, ingenieros y publicistas nos dan la razón subrayando la importancia de la inteligencia, pero paradójicamente no se refieren a la del conductor. Hablan de carreteras inteligentes y de coches inteligentes. Algunos se centran en el vehículo, tratando de mejorar la protección de sus ocupantes. El monocasco autoportante de los turismos, por ejemplo, integra en una sola pieza el bastidor y la carrocería, de tal modo que, en caso de impacto, ciertas zonas sufren una deformación progresiva mientras que el habitáculo permanece inalterado, a modo de célula de seguridad. A él se unen los elementos de seguridad pasiva, como cinturones de seguridad con pretensores y air-bags; y los elementos de seguridad activa, como el sistema antibloqueo de frenos (ABS), el control de tracción (ASR), el control de estabilidad, el sistema de asistencia a la frenada de emergencia, el repartidor de frenada, etc.; aunque no siempre evitan el accidente, indudablemente reducen la gravedad de los daños. También podríamos citar las advertencias del ordenador a bordo, los mandos automatizados y chivatos que avisan al conductor del peligro o riesgo inminente de colisión. Y podríamos seguir con el diseño de componentes, tales como los frenos, la dirección, las luces, los neumáticos, o dispositivos electrónicos como el interlock, que impide al conductor bebido poner en marcha su coche. Sin duda son coches inteligentes. ¡Lástima que tengan que ser conducidos!

La realidad es así. Cualquier coche inteligente depende de un conductor. Un coche inteligente no sirve de nada si no se enseña al conductor a manejarlo de forma segura, ni se le motiva para que se preocupe por la seguridad. Diseñar carreteras y coches seguros es necesario pero no suficiente. La cuestión crucial sería cómo diseñar conductores seguros, habida cuenta de que el comportamiento del conductor sigue siendo el principal factor implicado en los accidentes de tráfico. Un tipo particular de conducta poco inteligente, que aumenta el riesgo de colisión y la probabilidad de accidente, es justamente la conducta antisocial.

Los diferentes estudios e investigaciones que hemos venido examinando a lo largo de este Cuaderno de Reflexión *Attitudes*, revelan una serie de factores que parecen estar relacionados con diversas formas de conducta antisocial, incluyendo la violación de las normas de tráfico, lo que nos hace pensar que este tipo de variables personales y sociales podrían convertirse en el objetivo de programas de prevención y rehabilitación específicamente dirigidos a infractores de tráfico, que tuvieran como objetivo la promoción de la competencia social en general y de las prácticas cooperativas de conducción en situaciones de tráfico, en particular. Algunas de las experiencias de este tipo desarrolladas en otros países sugieren la relevancia de las acciones formativas centradas en el conductor y la viabilidad de este tipo de iniciativas de educación vial.

Hemos visto cómo la conducción es el resultado de la integración de dos aspectos fundamentales: la capacidad que tenemos para conducir y nuestro estilo de conducción, o lo que es lo mismo, cómo podemos conducir y cómo decidimos conducir. Ambas cosas, dependen a su vez de un conjunto de habilidades cognitivas cuyo funcionamiento adecuado y coordinado pone en marcha una secuencia de acciones necesarias para que la conducción sea segura y eficaz: explorar el ambiente con la finalidad de detectar e identificar la información importante y desechar la irrelevante para la conducción; atender de forma selectiva y mantener la concentración durante el tiempo necesario; percibir e interpretar de forma correcta las diferentes situaciones, lo que a su vez implica reconocer, anticipar y evaluar de forma reflexiva y crítica las alternativas, los riesgos implícitos y las consecuencias de cada una de ellas; percibir e interpretar de forma correcta nuestros propios recursos y habilidades, así como las intenciones y expectativas de los demás conductores y peatones; tomar la decisión adecuada ante cualquier situación, problema o conflicto que pueda presentarse durante la conducción; y emitir la respuesta más efectiva y prudente.

Factores tales como la distracción, un defectuoso procesamiento de la información, una inadecuada evaluación del riesgo y una impulsiva o descuidada toma de decisiones,

están todos ellos implicados en los errores e infracciones del conductor, y en los accidentes de tráfico de ellos derivados. En este sentido la conducción prudente y segura exige el dominio de diferentes tipos de destrezas: habilidades manipulativas, relacionadas con el manejo del vehículo; habilidades cognitivas, relacionadas con el procesamiento de la información; y habilidades sociales, relacionadas con las reacciones emocionales, el autocontrol y las dinámicas de relación interpersonal e interacción social. Investigaciones recientes han puesto de manifiesto que en diversos tipos de conducta antisocial, entre las que se incluye la conducción antisocial, se constata un desarrollo inadecuado de las habilidades de tipo cognitivo y social.

Bajo la denominación de habilidades cognitivas englobamos un conjunto de habilidades estratégicas y tácticas necesarias para el afrontamiento adecuado de diferentes problemas y situaciones viales. La conducción exige la realización de tareas complejas como seleccionar y elaborar la información relevante en cada situación, para decidir y emitir la respuesta adecuada; detectar, evaluar el riesgo y peligro manifiesto o potencial en cada situación, y decidir la respuesta más efectiva para evitarlos o controlarlos. La selección de la información, la detección del riesgo o peligro potencial o manifiesto, el procesamiento y elaboración de dicha información y la toma de decisiones subsiguiente constituyen habilidades fundamentales tanto para manejar correctamente el vehículo, como para manejarse adecuadamente en las situaciones de conducción.

Bajo la denominación de habilidades sociales englobamos los valores sociales y las capacidades intelectuales, afectivas y morales del conductor. Son necesarias para garantizar la adquisición y desarrollo de la competencia en situaciones de interacción social. La conducción segura requiere capacidad para controlar las propias emociones, y capacidad para afrontar el estrés y las tensiones que siempre están presentes en la realización de una tarea compleja como es conducir. Del mismo modo que la reacción fisiológica de alerta nos ayuda a anticipar el peligro y extremar la vigilancia, el conductor debe mantener la calma, no perder los nervios ni dejarse llevar por sus impulsos, combatir el aburrimiento... El conductor debe saber identificar en cada momento sus propios sentimientos y reacciones emocionales y manejarlas adecuadamente para que no interfieran en su capacidad de maniobra.

Muchos conductores piensan que cuando están al volante están solos, conducen solos y nadie les hace compañía. A veces incluso cogen el teléfono para sentirse acompañados. Esta forma de pensar es una percepción distorsionada de la realidad y genera una sensación de aislamiento que contribuye a la conducción antisocial. Un conductor no

está solo. Nunca está solo. No hay que olvidar que la conducción es una actividad individual que se desarrolla en un contexto social, en interacción con otros seres humanos dentro de un espacio compartido. Nuestros desplazamientos dependen directamente de nuestras capacidades sensoriales y motrices y habilidades cognitivas, pero estas variables no agotan todas nuestras reacciones al volante: compartir un espacio vital también hace que intervengan otros factores de índole social y afectiva.

Un conductor no puede perder de vista a los demás, y tiene que estar pendiente de lo que hacen permanentemente. Tiene que anticipar sus reacciones y reaccionar él mismo con rapidez y precisión. Tiene que comunicarse con los demás y entenderse con ellos. Tiene que preocuparse por los demás, respetar los derechos del otro, ceder cuando le toque ceder, y velar siempre por la seguridad propia y ajena.

El tráfico, como muchas otras actividades, se basa en un sistema de normas que regulan el funcionamiento social. El cumplimiento de estas normas promueve el intercambio y la cooperación, contribuye a la cohesión social y garantiza la convivencia, y además es necesario para la seguridad. El trato y las relaciones interpersonales están regulados por leyes y convenciones sociales. Algunas personas entienden las reglas y convenciones como algo necesario y las respetan. Otros no. Los primeros actuarán de modo pro-social, mientras que los segundos lo harán de forma antisocial. Entre estos últimos, algunos "son personas antisociales" e ignoran las reglas: su norma es conducir y vivir al margen de las normas. Otros no son antisociales pero "se comportan de modo antisocial" en determinadas circunstancias, a menudo amparados en el anonimato o conscientes de la impunidad con que pueden cometer una infracción.

La diferencia entre unos y otros estriba en el grado de madurez social, es decir, el grado en que han desarrollado una conciencia social y han interiorizado unas normas y valores sociales. Las personas maduras adoptan actitudes y comportamientos prosociales porque han interiorizado las normas: son algo suyo, algo que tiene valor y significado para ellos. Las personas inmaduras adoptan actitudes y comportamientos antisociales porque no han terminado de interiorizar las normas: son algo ajeno, que tiene escaso valor y significado para ellos. Esto es algo que no es exclusivo de la conducción antisocial, sino que en general es aplicable a cualquier forma de conducta antisocial y delictiva.

Por esta misma razón, los conductores prosociales se auto-regulan, es decir, regulan su comportamiento ellos mismos, sin necesidad de que ningún control externo, como la policía o un radar les diga lo que tienen que hacer o cómo tienen que actuar: les basta el control interno o autocontrol. En cambio, los conductores antisociales dependen del

control externo: a menos que haya un policía o cualquier otra forma de vigilancia, tienden a saltarse las normas. En los casos extremos ni siquiera sirve el control policial: el comportamiento infractor es reiterado y está tan arraigado porque se ha convertido en un hábito que se dispara automáticamente incluso en presencia de controles externos, o porque es reflejo de alguna patología, desviación social o déficit más severo.

Los conductores antisociales presentan una serie de características personales que permiten identificarlos como un grupo particular de riesgo. Entre estas características se encuentra la impulsividad, el hedonismo, la mitomanía, el egocentrismo, junto a ciertas carencias en sus capacidades sociales y cognitivas:

Impulsividad: los conductores antisociales son impulsivos e impacientes. No piensan antes de actuar y frecuentemente responden sin considerar las posibles consecuencias de sus actos. Buscan la gratificación inmediata de sus deseos y necesidades, y tienen una escasa tolerancia a la frustración, incluso a sabiendas de que su comportamiento puede perjudicarles.

Hedonismo: los conductores antisociales buscan el placer de las emociones fuertes y la excitación a ellas asociada. Sienten inclinación por las actividades de riesgo, incluyendo los riesgos en la conducción.

Mitomanía: los conductores antisociales tienen una percepción distorsionada de la realidad. Piensan de modo poco realista, no reconocen sus problemas, subestiman el riesgo y sobrevaloran sus propias habilidades, recursos y capacidades.

Egocentrismo: los conductores antisociales son egoístas y carecen de empatía. Son incapaces de ponerse en el lugar del otro y sólo ven las cosas desde su propio punto de vista, sin tener en cuenta lo que piensan o cómo se sienten los demás. Esta falta de empatía y de consideración hace que no les importen las consecuencias negativas de sus acciones, ni el modo en que puedan influir en los demás. Por la misma razón son incapaces de saber cómo se sienten los otros, y por lo tanto cuáles son sus intenciones y cómo es probable que actúen.

Disejecución: los conductores antisociales presentan un déficit en sus funciones ejecutivas. Las funciones ejecutivas son las relacionadas con la conducta intencional, y tienen que ver con las siguientes capacidades: la previsión, la planificación y toma de decisiones complejas; la capacidad para establecer fines y objetivos, concebir los planes de acción necesarios para alcanzar dichos fines, y seleccionar los recursos y habilidades necesarias para llevarlos a la práctica; la capacidad para coordinar estas habilidades y

aplicarlas en el orden correcto; y la capacidad para evaluar el éxito o el fracaso de las acciones en relación con las intenciones, con el fin de ajustar el comportamiento y rectificar en caso necesario.

Deficiencias cognitivas: los conductores antisociales no saben resolver problemas, especialmente los problemas interpersonales o conflictos que surgen en las relaciones humanas. No razonan ni piensan con lógica, son incapaces de calcular las consecuencias de sus acciones y de entender la relación causal que existe entre su comportamiento y las reacciones de la gente hacia ellos, lo que les conduce a frecuentes tensiones y conflictos interpersonales, que son incapaces de resolver al carecer de los recursos necesarios.

Deficiencias sociales: los conductores antisociales piensan en términos individuales, no grupales. Piensan en sí mismos y se desentienden de los demás. La idea sería: "lo importante soy yo y lo demás me da igual". En este sentido les interesa lo que les concierne a ellos, no lo que respecta a los demás; les interesa su propio bienestar, y no cómo afecte a los demás lo que ellos hagan. No se sienten integrados en la sociedad, por lo que las normas sociales carecen de sentido para ellos, y según su criterio están hechas para saltárselas. Rechazan los convencionalismos y carecen de interés y sentido cooperativo.

Una vez definido el problema y analizadas las causas, el siguiente paso sería la búsqueda de soluciones. Desde el punto de vista de la intervención lo primero a tener en cuenta es que el comportamiento antisocial se puede prevenir, y que los individuos antisociales pueden ser rehabilitados. Los programas formativos debieran basarse en la utilización de técnicas como el entrenamiento en habilidades cognitivas, entrenamientos en habilidades sociales y habilidades emocionales, estrategias de resolución de problemas, pensamiento consecuencial, fomento de la empatía, estrategias de auto-control emocional, y educación en valores.

En otras palabras, para que sean eficaces, los programas de rehabilitación deben incluir estrategias que sirvan para reforzar el control de los impulsos de los individuos antisociales; mejorar sus habilidades de razonamiento y el modo en que procesan la información; aumentar su consciencia y sensibilidad a las consecuencias de su comportamiento, mejorar su capacidad para comprender los pensamientos y los sentimientos de otras personas; desarrollar su capacidad para resolver problemas, especialmente problemas de relación con la gente; aprender a identificar los propios estados de ánimo, a apreciar cómo influyen en su modo de reaccionar y a adquirir control

sobre las propias emociones; desarrollar su capacidad para comprender y apreciar las reglas y obligaciones sociales; ensanchar su visión del mundo y ayudarles a desarrollar interpretaciones alternativas de las normas y convenciones sociales. La mayoría de los programas que lo hacen funcionan.

Las medidas punitivas pueden ser un complemento efectivo. Este tipo de medidas abogarían por una legislación más estricta, castigos más duros para todo aquél que no cumpla las reglas, y un incremento de la vigilancia y del control policial, tanto en frecuencia como en intensidad, para aumentar así la probabilidad de detener al infractor. Desde el punto de vista psicológico, la aplicación de iniciativas de este tipo se basa en mecanismos de activación del temor: se espera que el miedo a las consecuencias tenga un efecto disuasivo que haga que los transgresores y todos en general nos sintamos inclinados al cumplimiento de la ley y de las normas de tráfico. Se asume que cuanto mayor sea el riesgo de ser detenido y mayor la severidad del castigo, mayor será la adhesión a la norma y menor la probabilidad de infracción.

Sea como fuere, limitarse a castigar la conducción antisocial y recompensar la conducción prosocial no va a servir para acabar con la conducta antisocial del conductor, a menos que también se haga reflexionar al infractor sobre su estilo de conducción, se logre un cambio de actitudes, creencias y valores, y se adquieran nuevas capacidades cognitivas, sociales y emocionales. Los pilares básicos de este tipo de medidas complementarias deben ser la educación, la formación, el aprendizaje, el reaprendizaje y la socialización.

Los programas de educación vial sirven para formar a cualquier usuario de las vías públicas, especialmente a los más jóvenes, procurando inculcar en ellos actitudes y valores prosociales que puedan traducirse en el contexto vial en comportamientos respetuosos con las normas y prácticas cooperativas de conducción y deben estar dirigidas tanto a la prevención primaria como a la prevención secundaria.

Las medidas de prevención primaria deben dirigirse a grupos de riesgo específicos, y estar orientadas a la detección temprana de aquellos individuos que en virtud de distintos factores psicológicos y sociales pudieran encajar en un perfil de conductor antisocial. Se trataría de formarlos convenientemente antes de que empezaran a conducir, con el fin de revertir esta tendencia antisocial y reducir la probabilidad de que, llegado el caso, cometan infracciones o delitos de tráfico.

Las medidas de prevención secundaria deben centrarse en el tratamiento de los primeros síntomas de conducción antisocial, intentando atajar el problema y corregirlo cuando

empieza a manifestarse y antes de que pueda tener consecuencias más graves para el propio interesado y para la seguridad colectiva. Se trataría de detectar las primeras infracciones y someter a los infractores a programas específicos de aprendizaje y educación social.

Más allá de estas consideraciones, un abordaje más comprehensivo del problema de la conducción antisocial tal vez requiera de una perspectiva ecológica. Para que la reducción de la conducción antisocial sea un hecho efectivo y duradero no sólo basta con cambiar la legislación y el comportamiento de los conductores, sino también incidir sobre toda una serie de factores tecnológicos, políticos, económicos, sociales, ideológicos y culturales que también desempeñan un papel importante en este problema en particular, y en la seguridad vial en general.

Desgraciadamente ese cambio a nivel global no está en nuestras manos y escapa a los propósitos de una humilde contribución como ésta, que no pretende sino arrojar luz sobre algunos puntos de interés y sobre los que bien vale la pena una reflexión. Se avanza paso a paso, y se hace camino al andar. Tal vez una forma de empezar sea dotando a los conductores, especialmente a los más jóvenes, de habilidades, actitudes y valores prosociales que contribuyan al bienestar y a la seguridad colectiva. Mientras tanto, *Attitudes* sigue creciendo y madurando.

10. BIBLIOGRAFÍA

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179–211.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179–211.
- Ajzen, I. y Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Englewood Cliffs NJ: Prentice-Hall.
- Ajzen, I. y Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Englewood Cliffs NJ: Prentice-Hall.
- Alicke, M. D.; Braun, J. C.; Glor, J. E.; Klotz, M. L.; Magee, J.; Sederhold, H. & Siegel, R. (1992). Complaining behavior in social interaction. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 18, 286-295.
- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Sanmartín, J.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: Una visión a partir de las investigaciones internacionales. *Cuadernos de Reflexión Attitudes*.
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2002). La agresividad en la conducción: Una visión a partir de la población española. *Cuadernos de Reflexión Attitudes*.
- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Medina, J.E.; Montoro, L.; et. al. (2003). Formación y Educación Vial: Una visión a partir de algunas prácticas internacionales. *Cuadernos de Reflexión Attitudes*.
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; et. al. (2003). Formación y Educación Vial. Una visión a través de la población española. *Cuadernos de Reflexión Attitudes*.
- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; et. al. (2004). Los jóvenes en el Tráfico. Circunstancias culturales, sociales y psicológicas. *Cuadernos de Reflexión Attitudes*.
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Montoro, L.; Alamar, B.; Ballestar, M.^a Luisa; et. al. (2004). Los jóvenes en el Tráfico. Una visión en primera persona. *Cuadernos de Reflexión Attitudes*.
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Calatayud, C.; Esteban, C.; Alamar, B. y Ballestar, M.^a Luisa (2005). La justicia en el Tráfico. Conocimiento y valoración de la población española. *Cuadernos de Reflexión Attitudes*.
- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Medina, J.E. y Alamar, B. (2005). La justicia en el Tráfico. Análisis del ciclo legislativo-ejecutivo a nivel internacional. *Cuadernos de Reflexión Attitudes*.
- Alonso, F.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Alamar, B y Egido, A. (2006). Emociones y conducción. Teoría y Fundamentos. *Cuadernos de Reflexión Attitudes*.
- Alonso, F.; Sanmartín, J.; Esteban, C.; Calatayud, C.; Alamar, B.; López, E. (2006) Emociones y conducción: Una visión a partir de los sentimientos de la población española. *Cuadernos de Reflexión Attitudes*.
- Allport, F.H. & Lepkin, M. (1945). Wartime rumors of waste and special privilege: why some people believe them. *Journal of abnormal and social psychology*, 40, 3-36.
- Allport, G.W. & Postman, L.J. (1945). The Basic psychology of rumor. In Allport, G.W. & Postman, L.J., *Transaction of the New York Academy of Sciences* (61-81). New York: New York Academy of Sciences.
- Allport, G.W. & Postman, L.J. (1967). *Psicología del rumor*. Buenos Aires: Ed.Psique.
- Andrews, D. (2000). Effective practice – Future directions. In sustaining effectiveness in working with offenders. Cognitive Centre Foundation. DinasPowys, Wales.
- Antonowicz, D. (2002): Hostile attributional biases, driving anger and roadway aggression among university students: Application of a model of affective aggression. Doctoral dissertation. Carleton University.
- Argyle, M. (1972). Non-verbal communication in human social interaction. In R.A. Hinde (Ed.), *Non-Verbal communication* (pp.243-269). London: Cambridge University Press.

- Aristotle. "Posterior Analytics, Book II." In Introduction to Aristotle, edited by Richard McKeon. Chicago: The University of Chicago Press, 1974. ISBN: 0226560325.
- Arnett, J., Offer, D. y Fine, M.A. (1997): "Reckless driving in adolescence: "State" and "trait" factors". *Accident Analysis & Prevention*, 29, 57-63.
- Aron, A., Aron, E. N., & Smollan, D. (1992). Inclusion of the other in the self scale and the structure of interpersonal closeness. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63, 596-612.
- Aron, A., Aron, E. N., Tudor, M., & Nelson, G. (1991). Close relationships as including other in the self. *Journal of Personality and Social Psychology*, 60, 241-253.
- Aronson, E. (1972). *The social animal*. New York: W.H. Freeman & Company. (Traducción al castellano, *El animal social*. Madrid: Alianza Editorial, 1975).
- Aronson, E. (1975). *El animal social*. Introducción a la psicología social. Madrid: Alianza Universidad.
- Arthur, B., Barrett, G.V. & Alexander, R.A. (1992): "Prediction of vehicular involvement: A meta-analysis". *Human Performance*, 4, 89-105.
- Arthur, W. y Doverspike, D. (2001): "Predicting motor vehicle crash involvement from a personality measure and a driving knowledge test". *Journal of Prevention & Intervention in the Community*, 5, 35-42.
- Asch, S. E. (1955). Opinion and social pressure. *Scientific American*, 193 (5), 31-35.
- Asch, S. E. (1952). *Social Psychology*. New Jersey: Prentice Hall. (Traducción al castellano, *Psicología Social*. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1962).
- Ataca, Keskinen, Gregersen, Glad y Hernekoski, 2002
- Aune, R. K. & Basil, M .C. (1994). A relational obligations approach to the foot-in-the mouth effect. *Journal of Applied Social Psychology*, 24
- Axelrod, R., & Hamilton, W. D. (1981). The evolution of cooperation. *Science*, 211, 1390-1396.
- Ayres, M., Hayward, P. y Perry, D. (2003): *Motoring Offenses and BreathTest Statistics*. London. Home Office.
- Bandura, A. (1978). The self system in reciprocal determinism. *The American Psychologist*, 33 (4), 344 - 358.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*. Englewood Cliffs NJ: Prentice-Hall.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action: A social cognitive theory*. Englewood Cliffs NJ: Prentice-Hall.
- Bandura, A. (1987). *Pensamiento y Acción*. Edit. Martínez Roca, Barcelona.
- Bandura, A. (1989). Human agency in social cognitive theory. *American Psychologist*, 44, 1175-84.
- Bandura, A. (1989). Human agency in social cognitive theory. *American Psychologist*, 44, 1175-84.
- Bandura, A. (1991). *Social Cognitive Theory of Moral Thought and Action*. En Kurtines, W.M. y Gewirtz, J.L. (1991). *Handbook of Moral Behavior and Development*. Lawrence Erlbaum Associates, Publishers Hillsdale, N.J., pp: 45-103.
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. New York: Freeman.
- Bandura, A. (1999). *Moral Disengagement in the Perpetration of Inhumanities*.
- Bandura, A., Barbaranelli, C., Caprara, G.V. y Pastorelli, C. (1996). Mechanisms of Moral Disengagement in the Exercise of Moral Agency. *Journal of Personality and Social Psychology*, vol. 77, nº 2, 364-374.
- Barak, A.; Engle, C.; Katzir, L.; and Fisher, W. A. (1987): "Increasing the Level of Empathic Understanding by Means of a Game." *SIMULATION & GAMES* 18/4 458-470.
- Barnett, M. A.; Howard, J. A.; Melton, E. M.; and Dino, G. A. "Effect of Inducing Sadness about Self or Other on Helping Behavior in High- and Low-empathic Children." *child development* 53/2 (1982): 920-923.

- Baron, R. A. & Byrne, D. (1998). *Psicología Social*. Madrid: Prentice Hall.
- Barriga, S. (1982). *Psicología del grupo y del cambio social*. Barcelona: Hora.
- Bassett, J.F., Cate, K.L. y Dabbs, J.M. Jr. (2002): "Individual differences in self-presentation style: Driving an automobile and meeting a stranger". *Self & Identity*, 1, 281-288.
- Batson, C. D. (1990): "How Social An Animal? The Human Capacity for Caring." *American psychologist* 45/3 336-346.
- Batson, C. D. (1991). *The altruism question: Toward a social-psychological answer*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Batson, C. D. (1998). Altruism and prosocial behavior. En D. T. Gilbert, S. Fiske y G. Lindzey (Eds.), *The handbook of social psychology* (4ª ed., Vol. II, pp. 282-316). Nueva York: McGraw-Hill.
- Batson, C. D., O'Quin, K., Fultz, J., Vanderplas, M., & Isen, A. (1983). Influence of self-reported distress and empathy on egoistic versus altruistic motivation to help. *Journal of Personality and Social Psychology*, 45, 706– 718.
- Batson, C. D., Sager, K., Garst, E., Kang, M., Rubchinsky, K., & Dawson, K. (1997). Is empathy-induced helping due to self-other merging? *Journal of Personality and Social Psychology*, 73, 495–509.
- Batson, C.D. y Coke, J.S. (1981). Empathy: a source of altruistic motivation for helping? New Jersey: L.E.A. Caprara, G.V. y Pastorelli, C. (1993). Early emotional instability, prosocial behavior, and aggression: some methodological aspects. *European Journal of Personality*, 7, 19-36.
- Batson, C.D., & Oleson, K.C. (1991). Current status of the empathy-altruism hypothesis. In M.S. Clark (Ed.), *Review of personality and social psychology*.
- Batson, C.D. & Moran, T. (1999). Empathy-induced altruism in a prisoner's dilemma. *European Journal of Social Psychology*, 29, 909-924.
- Batson, D. (1998). "Altruism and Prosocial Behavior," en D. Gilbert, S. Fiske, and G. Lindzey eds., *Handbook of Social Psychology*, vol. II. McGraw Hill, 1998, pp. 282—316.
- Batson, D., Batson, J., Slingsby, J., Harrell, K., Peekna, H. y Todd, M. (1991). Empathic joy and the empathy-altruism hypothesis. *Journal of Personality and Social Psychology*, 61, 3, 413-426.
- Bauer, J. (1955): "The teen age rebel and his weapon – The automobile". *Traffic Safety*, 518, 10-13.
- Baumrind, D. (1971) "Currents patterns of parental authority", *Developmental Psychological Monography*, 4,1, 1-102.
- Baxter, J., Manstead, A., Stradling, S., Campbell, K., Reason, J. y Parker, D. (1990): "Social facilitation and driver behavior". *British Journal of Psychology*, 81, 351-360.
- Beaman, A L.; Cole, M.; Preston, M.; Klentz, B. & Steblay, N.M. (1983). Fifteen years of the foot-in-the-door research: A meta-analysis. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 9, 181-186.
- Beenstock, M., Gafni, D. y Goldin, E. (2001): "The effect of traffic policing on road safety in Israel". *Accident Analysis & Prevention*, 33, 73-80.
- Beirness, D. y Simpson, H.M. (1988): "Lifestyle correlatos of risky driving and accident involvement among youth". *Alcohol, Drugs & Driving*, 4, 193-204.
- Bem, D. J., & Allen, A. (1974). On predicting some of the people some of the time: The search for cross-situational consistencies in behavior. *Psychological Review*, 81, 506-520.
- Bentley, Richard J. and Luana G. Nissan. *The Roots of Giving and Serving: A Literature Review Studying How School-age Children Learn the Philanthropic Tradition*. Indianapolis: Center on Philanthropy at Indiana University, 1996.
- Bickman, L., & Kamzan, M. (1973). The effect of race and need on helping behavior. *Journal of Social Psychology*, 89, 73-77.
- Black, H., and Phillips, S. (1982). "An Intervention Program for the Development of Empathy in Student Teachers." *THE JOURNAL OF PSYCHOLOGY* 112 159-168.
- Blazquez, D. (1986). *Iniciación a los deportes de equipo*. Madrid: Martínez Roca.

- Blechman, E.A. y Culhane, S.E. (1993): "Early adolescence and the development of aggression, depression, coping and competence". *Journal of Early Adolescence*, 13, 361-382.
- Blesius, R. "The Concept of Empathy." *Psychology* 26/4 (1989): 10-15.
- Block, J., von der Lippe, A., & Block, J. H. (1973). Sex-role and socialization patterns: Some personality concomitants and environmental antecedents. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 41, 321-341.
- Blockley, P.N. y Hartley, L.R. (1995): "Aberrant driving behaviour: Errors and violations". *Ergonomics*, 38, 1759-1771.
- Borrel, F. (1996). *Cómo trabajar en equipo*. Barcelona: Gestión 2000.
- Brehm, S. S.; Fletcher, B. L.; and West, V. "Effects of Empathy Instructions on First-Graders' Liking of Other People." *Child Study Journal* 11/1 (1981): 1-15.
- Broome, B. J. "Building Shared Meaning: Implications of a Relational Approach to Empathy for Teaching Intercultural Communication." *Communication Education* 40/3 (1991): 235-249.
- Brown, I.D. y Groeger, J.A. (1988): "Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status". *Ergonomics*, 31, 585-597.
- Brown, I.D., Groeger, J.A. y Biehl, B. (1987): "Is training contributing enough to road safety?" In J.A. Rothengatter & R.A. de Bruin (Eds.): *Road users and traffic safety*. Van Gorcum. Assen. Maastricht.
- Bryan, J. H. & Walbeck, N. B. (1970). Preaching and practicing generosity: Children's Bryan, James H. y Test, M.A. (1967). "Models and Helping: Naturalistic Studies in Aiding Behavior." *Journal of Personality and Social Psychology*, 1967, 6, pp. 400-407.
- Bukreev, A. y DeWalt, G. W. (1997). *Everest 1996. Crónica de un rescate imposible*. Madrid: Desnivel
- Bunge, M.(1969). *La investigación científica*. Barcelona: Ariel.
- Bunker, D. (1965). Individual Applications of Laboratory Training. *Journal of Applied Behavioral Science*, 1, 131-148.
- Burger, J. M. & Cooper, H. M. (1979). The desirability of control. *Motivation and Emotion*, 3, 381-393.
- Burger, J. M. (1986). Increasing compliance by improving the deal: The that's-not-all technique. *Journal of personality and Social Psychology*, 51, 277-283.
- Burger, J. M. (1992). *Desire for control: Personality, social, and clinical perspectives*. New York: Plenum.
- Burgess,R.L. (1974). Las redes de comunicación: una revisión experimental. En J.R. Torregrosa (Ed.), *Teoría e investigación de la Psicología Social actual* (pp.743-755). Madrid: I.O.P.
- Burlingame, Dwight F. "Altruism and Philanthropy: Definitional Issues." *Essays on Philanthropy* 10. Indianapolis: Center on Philanthropy at Indiana University, 1993.
- Burnstein, E., Crandall, C., & Kitayama, S. (1994). Some neo-Darwinian decision-rules for altruism: Weighing cues for inclusive fitness as a function of the biological importance of the decision. *Journal of Personality and Social Psychology*, 67, 773-789.
- Canto, J. (1994). *Psicología Social e influencia. Estrategias de poder y procesos de cambio*. Málaga: Ed. Aljibe.
- Canto, J. (1995). *Influencia Social*. En L. Gómez Jacinto y J. Canto, *Psicología Social* (pp.185-197). Madrid: Pirámide.
- Canto, J. M. (1998). *Psicología de los Grupos. Estructura y procesos*. Málaga: Aljibe.
- Caporael, L. R., Dawes, R. M., Orbell, J. M., & Van de Kragt, A. J. (1989). Selfishness examined: Cooperation in the absence of egoistic incentives. *Behavioral and Brain Sciences*, 12, 683-739.
- Caprara, G.V., Pastorelli, C. y Bandura, A. (1995). La misura del disimpegno morale in età evolutiva. *Eta Evolutiva*, 51, 18-29. Carlo, G., Eisenberg, N. y Knight, G.P. (1992). An objective measure of adolescents' prosocial moral reasoning. *Journal of Research on Adolescence*, 2, 331-349.

- Cardona, O., Cortés, B., Queral, R. y Fach, K. (2003). Premios de investigación social sobre Protección Civil para tesis doctorales [CD-ROM]. Madrid: Dirección General de Protección Civil. Ministerio del Interior. NIPO: 126-02-040-8
- Carlo, G. y Randall, B. A. (2001). Are All Prosocial Behaviors Equal? A Socioecological Developmental Conception of Prosocial Behavior. En F. Columbus (Ed.), *Advances in Psychology Research* (Volume II, pp. 151-170) Huntington, NY: Nova Science Publishers.
- Carlo, G. y Randall, B. A. (2002). The Development of a Measure of Prosocial Behaviors for Late Adolescents. *Journal of Youth and Adolescence*, 31, 31-44.
- Carlo, G., Fabes, R., Laible, D. & Kupanoff, K. (1999). Early adolescence and Prosocial Moral Behavior II: The Role of Social and Contextual Influences. *Journal of Early Adolescence*, 19, 133-147.
- Carlo, G., Hausmann, A., Christiansen, S. & Randall, B. (2003). Cognitive and Behavioral Correlates of a Measure of Prosocial Tendencies for Adolescent. *Journal of Early Adolescence*, 23, 107-134.
- Carlo, G., Raffaelli, M., Laible, D.J. y Meyer, K.A. (1999). Why are Girls Less Physically Aggressive than Boys? *Personality and Parenting Mediators*
- Carlo, G., Roesch, S. C. & Melby, J. (1998). The multiplicative relations of parenting and temperament to prosocial and antisocial behaviors in adolescence. *Journal of Early Adolescence*, 18, 266-290.
- Carlo, G., Roesch, S. C., Knight, G. P. & Koller, S. H. (2001). Between –or within– culture variation? Culture group as a moderator of the relations between individual differences and resource allocation preferences. *Applied Developmental Psychology*, 22, 559-579.
- Cellar, D.F., Nelson, Z.C. y Yorke, C.M. (2000): "The five-factor model and driving behavior: Personality and involvement in vehicular accidents". *Psychological Reports*, 86, 454-456.
- Chacón, F. (1986). Altruismo y conducta de ayuda: Una taxonomía de episodios sociales. Doctoraduzka Tesia. Universidad Complutense. Madrid
- Chapman, P. y Underwood, G. (2000): "The effects of training in social perspective-taking on socially maladjusted girls". *Child Development*, 61, 178-190.
- Chenery, S., Henshaw, C. y Pease, K. (1999): *Illegal parking in disabled bays: A means of offender targeting*. London. Home Office Policing & Reducing Crime Unit.
- Chliaoutakis, J., Demakakos, P., Tzamalouka, G., Bakau, V., Koumaki, M. y Darviri, C. (2002): "Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes". *Journal of Safety Research*, 33, 431-443
- Chorus, A. (1953). The basic law of rumor. *Journal Abnormal and Social Psychology*, 48(2), 313-314.
- Cialdini, R. B. (1994). Interpersonal influence. In S. Shavitt & T. C. Brock (Eds.), *Cognitive responses in persuasion*. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Cialdini, R. B. ; Cacioppo, J. T.; Bassett, R. & Miller, J. A. (1978). A low-ball procedure for producing compliance: Commitment then cost. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63, 30-40.
- Cialdini, R. B., Brown, S. L., Lewis, B. P., Luce, C., & Neuberg, S. L. (1997). Reinterpreting the empathy-altruism relationship: When one into one equals oneness. *Journal of Personality and Social Psychology*, 73, 481-494.
- Cialdini, R. B., Schaller, M., Houlihan, D., Arps, K., Fultz, J., & Beaman, A. L. (1987). Empathy-based helping: Is it selflessly or selfishly motivated? *Journal of Personality and Social Psychology*, 52, 749-758.
- Cialdini, R. B.; Kallgren, C. A. & Reno, R. R. (1991). A focus theory of normative conduct. *Advances in Experimental Social Psychology*, 24, 201-234.
- Cialdini, R. B.; Vicent, J. E.; Lewis, S. K.; Catalan, J.; Wheeler, D. & Darby, B. L. (1975). Reciprocal concessions procedure for inducing compliance: The door-in-the-face technique. *Journal of Personality and Social Psychology*, 31, 206-215.
- Clark, A.W. (1976): "A social role approach to driver behaviour". *Perceptual and Motor Skills*, 42, 325-326.

- Clark, M. S., Mills, J. R., & Corcoran, D. M. (1989). Keeping track of needs and inputs of friends and strangers. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 15, 533–542.
- Clark, M. S., & Reis, H. T. (1988). Interpersonal processes in close relationships. *Annual Review of Psychology*, 39, 609–672.
- Clarke, P. (1984). "What Kind of Discipline is Most Likely to Lead to Empathic Behaviour in Classrooms?" *History And Social Science Teacher* 19/4 240-241.
- Clary, E.G., and M. Snyder. "A Functional Analysis of Volunteers' Motivations." Spring Research Forum Working Papers. Washington, D.C.: Independent Sector, 1990.
- Conger, J.J., Gaskill, H.S., Glad, D.D., Rainey, R.V., Sawrey, W.L. y Turrell, E.S. (1957): "Personal and interpersonal factors in motor vehicle accidents". *American Journal of Psychiatry*, 113, 1069-1074.
- Cooper, P.J., Pinili, M. & Chen, W.J. (1995): "An examination of the crash involvement rates of novice drivers aged 16 to 55". *Accident Analysis and Prevention*, 27, 89-104.
- Copa, R.J. y Banning, K.R. (1981): Cognitive disorders and syntactical deficiencias in the inmate populations of federal penitentiaries in Canada. Ottawa. Solicitor-General.
- Corbett, C. y Simon, F. (1992): "Decisions to break or adhere to the rules of the road, viewed from the rational choice perspective". *British Journal of Criminology*, 32, 537-549.
- Costa, M. y López, E. (1996). *Los secretos de la dirección. Manual práctico para dirigir organizaciones y equipos*. Madrid: Pirámide.
- Crandall, C. S. (1988). Social contagion of binge eating. *Journal of Personality and Social Psychology*, 55, 588-598.
- Cunningham, M. R. (1979). Weather, mood and helping behavior: Quasi-experiments with the sunshine Samaritan. *Journal of Personality and Social Psychology*, 37, 1947-1956.
- Daderman, A. y Klinteberg, B. (1997): Personality dimensions characterizing severely conduct disordered male juvenile delinquents. Report from the Department of Psychology. University of Stockholm. Stockholm.
- Daffenbacher, J.L., Lynch, R.S., Oetting, E.R. y Swaim, R. (2002): "The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road". *Behavior Research & Therapy*, 40, 717-737.
- Darley J. M. y Batson, C. D. (1973). From Jerusalem to Jericho: A study of situational and dispositional variables in helping behavior. Documento en red disponible en: <http://www.aug.edu/sociology/Jerusalem.htm>
- Darley, John M. and Bibb Latane. *The Unresponsive Bystander: Why Doesn't He Help?* Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, 1970. ISBN: 0139386130.
- Davies, M., Stankov, L. y Roberts, R.D. (1998). Emotional Intelligence: In Search of an Elusive Construct. *Journal of Personality and Social Psychology*, vol. 75, nº 4, 989-1.015.
- Davis, M. H., Conklin, L., Smith, A., & Luce, C. (1996). Effect of perspective taking on the cognitive representations of persons: A merging of self and other. *Journal of Personality and Social Psychology*, 70, 713–726.
- Davis, M.H. (1980). A multidimensional Approach to Individual Differences in Empathy. *JSAS Catalog of Selected Documents in Psychology*, 10, 85.
- Davis, M.H. (1983). Measuring Individual Differences in Empathy: Evidence for a Multidimensional Approach. *Journal of Personality and Social Psychology*, 44 (1), 113-126.
- De la Bedoyere, Q. (1988). *Cómo resolver problemas en equipo*. Barcelona: Granica.
- Deery, H.A. (1999): "Hazard and risk perception among young novice drivers". *Journal of Safety Research*, 30, 225-236.
- Del Mar, Gaskill, Alegre, Rainey, Sawrey, y Turrell, 1957
- DETR (2000): *Tomorrow's roads: Saber for everyone*. London. Department of the Environment, Transport & the Regions.
- Diamond, M.J. & Shapiro, J. (1973). Changes in locus de control as a function of encounter group experiences: A study and replication. *Journal of Abnormal Psychology*, 82, 514-518.

- Dixon, D. A. (1980): "The Caring Curriculum." *SCHOOL AND COMMUNITY* 67/4, 13-15.
- Dodge, K.A., Price, J.M., Bachorowski, J.A. y Newman, J.P. (1990): "Hostile attributional biases in severely aggressive adolescents". *Journal of Abnormal Psychology*, 99, 385-392.
- Doise, W.; Deschamps, J.C. & Mugny, G. (1985). *Psicología Social Experimental*. Barcelona: Ed. Hispano Europea.
- Donovan, D.M. y Marlatt, G.A. (1982): "Personality subtypes among driving-while-intoxicated offenders". *Journal of Consulting Clinical Psychology*, 50, 241-249.
- Donovan, D.M., Marlatt, G.A., y Salzbeg, P.M. (1983): "Drinking behavior, personality factors and high-risk driving". *Journal of Studies on Alcohol*, 44, 395-428.
- Donovan, D.M., Queisser, H.R., Salzbeg, P.M. & Umlauf, R.L. (1985): "Intoxicated and bad drivers: Subgroups within the same population of high-risk men drivers". *Journal of Studies on Alcohol*, 46, 375-381.
- Dovidio, J. F., Piliavin, J. A., Gaertner, S. L., Schroeder, D. A., & Clark, R. D. (1991). The arousal/cost-reward model and the process of intervention: A review of the evidence. In M. S. Clark (Ed.), *Prosocial behavior. Review of personality and social psychology* (Vol. 12, pp. 86-118). Thousand Oaks, CA, US: Sage Publications.
- Duncan Starkey, Jr. (1969). *Nonverbal Communication*. *Psychological Bulletin*, 72 (2), 118-137.
- Dunnette, M.D. (1969). *People Feeling: Joy, More Joy, and 'Slough of Despond'*. *Journal of Applied Behavioral Sciences*, 5, 25-44.
- Eisenberg, N. y Musen P. H. (1989). *The roots of prosocial behaviour in children*. Cambridge University Press, 1989
- Eisenberg, N. & Fabes, R. A. (1991). *Prosocial behavior and empathy: a multimethod, developmental perspective*. En P. Clark (Ed.), *Review of personality and social psychology* (Vol. 12, pp. 34-61). Newbury Park, CA: Sage.
- Eisenberg, N. & Fabes, R. A. (1998). *Prosocial development*. En W. Damon (Series Ed.), N. Eisenberg (Volumen Ed.). *Handbook of child psychology: Social, Emotinal, and personality development* (5ª edición, vol. 3, pp. 701-778). Nueva York: Wiley.
- Eisenberg, N. & Morris, A. S. (2004). *Moral Cognitions and prosocial responding in adolescence*. En R. Lerner & L. Steinberg (Eds.), *Handbook of Adolescent Psychology* (pp. 155-188). Nueva York: Wiley.
- Eisenberg, N. (1990). *Prosocial development in early and mid adolescence*. En R. Montemayor, G. R. Adams & T. P. Gullotta (Eds.), *Advances in adolescence: vol 2. From Childhood to adolescence: a transitional period?* (pp. 240-269). Newbury Park, CA: Sage.
- Eisenberg, N. (2000). *Emotion, Regulation and Moral Development*. *Annual Review of Psychology*, 51, 665-697.
- Eisenberg, N. (2000a). *Emotion, Regulation and Moral Development*. *Annual Review of Psychology*, 51, 665-697.
- Eisenberg, N. (2000b). *Empathy and Sympathy*. En M. Lewis & J. M. Haviland-Jones (Eds.), *Handbook of Emotions* (2ª Edición, pp. 677-691). Nueva York: Guilford.
- Eisenberg, N. y Fabes, R.A. (1991). *Prosocial behavior and empathy: A multimethod, developmental perspective*. En E. Clark (ed.), *Review of personality and social psychology*. Vol. 12, Newbury Park, CA, Sage, 34-61.
- Eisenberg, N. y Lennon, R. (1983). *Sex Differences in Empathy and related capacities*. *Psychological Bulletin*, 94 (1), 100-131.
- Eisenberg, N., Cameron, E., Tryon, K., & Dodez, R. 1981. *Socialization of prosocial behavior in the preschool classroom*. *Developmental Psychology*, 17, 773-782.
- Eisenberg, N., Carlo, G., Murphy, B. y Van Court, P. (1995). *Prosocial Development in Late Adolescence: A longitudinal study*. *Child Development*, 66 (4), 1.179-1.197.
- Eisenberg, N., Fabes, R. A., Carlo, G., Troyer, D., Speer, A. L., Darbon, M. & Switzer, G. (1992). *The relations of maternal practices and characteristics to children's vicarious emotional responsiveness*. *Child Development*, 63, 583-602.

- Eisenberg, N., Fabes, R.A., Guthrie, I.K., Reiser, M. (2000). Dispositional emotionality and regulation: their role in predicting quality of social functioning. *Journal Personality and Social Psychology*, 78 (1), 136- 157.
- Eisenberg, N., Guthrie, I.K., Murphy, B.C., Shepard, S.A., Cumberland, A. y Carlo, G. (1999). Consistency and Development of Prosocial Dispositions: a Longitudinal Study. *Child Development*, 70 (6), 1.360-1.372.
- Eisenberg, N., Miller, P.A., Shell, R., McNalley, S. y Shea, C. (1991). Prosocial Development in Adolescence: A Longitudinal Study. *Developmental Psychology*, 27 (5), 849-857.
- Eisenberg, N., Shell, R., Pasternack, J., Lennon, R., Beller, R. y Mathy, R.M. (1987). Prosocial Development in Middle Childhood: A Longitudinal Study. *Developmental Psychology*, 23 (5), 712-718.
- Eisenberg, N., Valiente, C. & Champion, C. (2004). Empathy-Related Responding. Moral, Social, and Socialization Correlates. En A. G. Miller (Ed.), *The Social Psychology of Good and Evil* (pp. 386-415). Nueva York: The Guilford Press.
- Eisenberg, N., Zou, Q. & Koller, S. (2001). Brazilian Adolescents' Prosocial Moral Judgment and Behavior: Relations to Sympathy, Perspective Taking, Gender – Role Orientation, and Demographic Characteristics. *Child Development*, 72, 518-534.
- Eisenberg, N.; Lennon, R.; and Roth, K. (1983): "Prosocial Development: A Longitudinal Study." *Developmental Psychology* 19/6, 846-855.
- Eisenberg, Nancy and Paul H. Mussen. *The Roots of Prosocial Behavior in Children*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989. ISBN: 0-521-33771-2.
- Eisenberg, Nancy and Paul H. Mussen. *The Roots of Prosocial Behavior in Children*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989. ISBN: 0-521-33771-2.
- Eisenberg-Berg, N., & Hand, M., 1979. The relationship of preschoolers' reasoning about prosocial moral conflicts to prosocial behavior. *Child Development*, 50, 356-363.
- Elliot, M.R., Waller, P.F., Raghunathan, T.E., Shope, J.T., Trivellore, R. y Little, R.J.A. (2000): "Persistence of violation and crash behaviour over time". *Journal of Safety Research*, 31, 229-242.
- Elliot, R. E. y Vasta, r. (1970). The modeling of sharing. Effects associated with vicarious reinforcement, symbolization, age, generalization. *Journal of Experimental Child Psychology*, 10, 8-15.
- Esser, J. K. & Lindoerfer, J. S. (1989). Groupthink and the espace shuttle Challenger accident: Toward a quantitative case analysis. *Journal of Behavioral Decision Making*, 2, 167-177.
- Estrada, P. (1995). Adolescents' self-reports of prosocial responses to friends and acquaintances: the role of sympathy-related cognitive, affective, and motivational processes. *Journal of Research on Adolescence*, 5, 173-200.
- Etzioni, A. (1972). "Human beings are not very easy to change after all," *Saturday Review* (June 3, 1972), pp. 45–47. Reprinted in the *Congressional Record* (June 27, 1972), pp. S10274–S10275.
- Etzioni, A. (1972). "Human beings are not very easy to change after all," *Saturday Review* (June 3, 1972), pp. 45–47. Reprinted in the *Congressional Record* (June 27, 1972), pp. S10274–S10275.
- Evans, L. (2000). "The effects of educational change on morale, job satisfaction and motivation". *Journal of Educational Change*, 1 (2), 173-192
- Evans, L. (1991): *Traffic Safety and the driver*. New York. Van Nostrand Reinhold.
- Evans, L. y Wasielewski, P. (1982): "Do accident-involved drivers exhibit everyday risky driving behaviour?" *Accident Analysis and Prevention*, 14, 57-64.
- Evans, W.N., Neville, D. y Gram, J.D. (1991): "General deterrence of drunk driving: Evaluation of recent American policies". *Risk Analysis*, 11, 279-289.
- Finigan, M., (1996): *Societal outcomes of drug and alcohol treatment in the state of Oregon*. Oregon. Office of Alcohol and Drug Abuse Programs.
- Fiske, A. P. (1992). The four elementary forms of sociality: Framework for a unified theory of social relations. *Psychological Review*, 99, 689–723.

- Foss, R. Addressing behavioral elements in traffic safety: A recommended approach.
- Freedman, J. L. & Fraser, S. C. (1966). Compliance without pressure: The foot-in-the-door technique. *Journal of Personality and Social Psychology*, 4, 195-202.
- Fuentes, M. J. (1990). Análisis de variables afectivas que mediatizan la conducta prosocial de ayuda en adolescentes. *Revista de Psicología Social*, 5, 237-248.
- Fuentes, M.J., Apodaka, P., Etxebarria, I., Ledesma, A.R., López, F. y Ortiz, M.J. (1993). Empatía, role-taking y concepto de ser humano como factores asociados a la conducta prosocial-altruista. *Infancia y Aprendizaje*, 61, 73-87.
- Fukujama, F. (1995). *The social Virtues and the creation of Prosperity*. New York: Free Press.
- Furnham, A. y Saipe, J. (1993): "Personality correlatos of convicted drivers". *Personality & Individual Differences*, 14, 329-336.
- Gaertner, S. L., Dovidio, J. F., Rust, M. C., Nier, J. A., Banker, B. S., Ward, C. M., et al. (1999). Reducing intergroup bias: Elements of intergroup cooperation. *Journal of Personality and Social Psychology*, 76, 388- 402.
- Galovski, T.E. & Blanchard, E.B. (2002): "The effectiveness of a brief psychological intervention on court-referred and self-referred aggressive drivers". *Behavior Research y Therapy*, 40, 1385-1402.
- Galovski, T.E., Blanchard, E.B. & Veazey, C. (2002): "Intermittent explosive disorder and other psychiatric comorbidity among court-referred and self-referred aggressive drivers". *Behavior Research & Therapy*, 40, 641-651.
- Garaigordobi, M. (1995). *Psicología para el desarrollo de la cooperación y de la creatividad*. Bilbao: Deselée de Brouwer.
- García Pascual, M. (1990). *Bájame una estrella*. Madrid: Desnivel.
- Gaviria, E. (1996). Conflicto interpersonal en grupos de niños. En E. colmenares (Ed), *Etología, psicología comparada y comportamiento animal*. Madrid: Síntesis.GENRES (Gender, Risks, Education, y Socialization-Género, Riesgos, Educación, y Socialización)
- Gerard, H. B.; Wilhelmy, R. A. & Conolley, E. S. (1968). Conformity and group size. *Journal of Personality and Social Psychology*, 8, 79-82.
- Gil, F. y García M. (1993). *Habilidades de dirección en las organizaciones*. Madrid: Eudema.
- Gilchrist, J.C.; Shaw, M.E. & Walker, L.C. (1954). Some effects of unequal distribution of information in a wheel group structure. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 49, 554-556.
- Glad, A. (1988): *Phase two driver education: Effect on the risk of accident*. Norway. Norwegian Centre for Research.
- Glendon, A.I., Dorn, L., Matthews, G., Gulian, E., Davies, D.R. y Debney, L.M. (1993): "Reliability of the driving behavior inventory". *Ergonomics*, 36, 719-726.
- Gómez Jacinto, L. (1995). Factores del cambio de actitud. En L. Gómez Jacinto y J. Canto Ortiz, *Psicología Social* (pp. 81-92). Madrid: Pirámide.
- González Portal, M. D (1995). *Conducta Prosocial: evaluación e intervención*. Ediciones Morata. Madrid
- González, M. P., Silva, M. y Comejo, J. M. (1996). *Equipos de trabajo eficaces*. Barcelona: EUB.
- Goodman, M., & Ofshe, R. (1968). Empathy, communication efficiency, and marital status. *Journal of Marriage and the Family*, 30, 597-603.
- Groeger, J.A. & Brown, I.D. (1989): "Assessing one's own and others' driving ability: Influence of sex, age and experience". *Accident Analysis & Prevention*, 21, 155-168.
- Gros, J. (1989): "Dask Kraft-Fahr-Sicherheitsprogramm". *Personalführung*, 3, 246-249.
- Grusec, J. E., Goodnow, J. J. & Cohen, L. (1996). Household work and the development of concern for others. *Developmental Psychology*, 32, 999-1007.
- Guest, R.M. (1955). Foremen at work an interim report on method. *Human Organization*, 14(2), 21-24.

- Gulian, E., Debney, L.M., Glendon, A.I., Davies, D.R. y Matthews, G. (1989b): "Coping with driver stress". In F. McGuigan, W.E. Sime y J.M. Wallace (Eds): *Stress and tension control*. New York. Plenum.
- Gulian, E., Mathews, G., Glendon, A.I. & Davies, D.R. (1989): "Dimensions of driver stress". *Ergonomics*, 32, 585-602.
- Gustafsson, J., & Balke, G. (1993). General and specific abilities as predictors of school achievement. *Multivariate Behavioral Research*, 28, 407-434.
- Hagenzieker, M.P., Bijleveld, F.D. y Davidse, R.J. (1997): "Effects of incentive programs to stimulate safety belt use: A meta-analysis". *Accident Analysis and Prevention*, 29, 759-777.
- Hahn, S. L. (1980): "Let's Try a Positive Approach." *foreign language annals* 13/5 415-417.
- Hall, J. y West, R. (1996): "Roles of formal instruction and informal practice in learning to drive". *Ergonomics*, 39, 693-706.
- Hall, E.T. (1963). A system for the notation of prosemic behavior. *American Antropologist*, 65(5), 1003-1026.
- Halpern, D. (2001): "Moral, values, social trust and inequality: can values explain crime?" *British Journal of Criminology*, 41, 236-251.
- Hamilton, W. D. (1964). The genetical theory of social behavior. *Journal of Theoretical Biology*, 7, 1-52.
- Hancock, P.A. y Warm, J.S. (1989): "A dynamic model of stress and sustained attention". *Human Factors*, 31, 519-537.
- Haney, C., Banks, W. C., & Zimbardo, P. G. (1973). Interpersonal dynamics in a simulated prison. *International Journal of Criminology and Penology*, 1, 69-97.
- Harano, R.M. y Hubert, D. (1974): An evaluation of California's "good driver" incentive program". Sacramento. California Division Of Highways.
- Hare, A.P. (1969). Cultural differences in performance in communication networks in Africa, the United States and the Philippines. *Sociology and Social Research*, 54, 25-41.
- Harre, N., Field, J. y Kirkwood, B. (1996): "Gender differences and areas of common concern in the driving behaviors and attitudes of adolescents". *Journal of Safety Research*, 27, 163-177.
- Harris, J. (1998). *El mito de la educación de los hijos*. Barcelona: Grijalbo.
- Hartos, J., Eitel, P. y Simons-Morton, B. (2002): "Parenting practices and adolescent risky driving: A three-month prospective study". *Health Education and Behavior*, 29, 194-206.
- Haslam, N., & Fiske, A. P. (1999). Relational models theory: A confirmatory factor analysis. *Personal Relationships*, 6, 241-250.
- Hay, D. F. (1994). Prosocial development. *Journal of Child Psychology and Psychiatry and Allied Disciplines*, 35, 29-71.
- Haynes, L. A., and Avery, A. W. (1979): "Training Adolescents in Self-Disclosure and Empathy Skills." *Journal Of Community Psychology* 26/6 526-530.
- Heise, G.A. & Miller, G.A. (1951). Problem solving by small groups using various communication nets. *Journal of Abnormal Social Psychology*, 46(3), 327-335.
- Hennessy, D.A. (2000): "The interaction of person and situation within the driving environment: Daily hassles, traffic congestion, driver stress, aggression, vengeance and past performance". *Dissertation Abstracts International*. U.S. University Microfilms International.
- Hennessy, D.A. y Wiesenthal, D.L. (1997): "The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviors". *Ergonomics*, 40, 348-361.
- Herbek, T. A., and Yammarino, F. J. (1990): "Empathy Training for Hospital Staff Nurses." *Group & Organizational Studies* 15/3 .279-295.
- Hernández Mendo, A. (1998). La comunicación grupal. En J. Canto Ortiz, *Psicología de los grupos* (pp. 131-154). Granada: Editorial Aljibe.
- Hinchey, F. S., and Gavelek, J. R. (1982): "Empathic Responding in Children of Battered Mothers." *Child Abuse And Neglect* 6/4 395-401.

- Hinde, R. A. y Groebel, L. (1995) (Eds.) cooperación y conducta prosocial. Madrid: visor.
- Hirschi, T. y Gottfredson, M.R. (Eds) (1994): *The Generality of Deviance*. New Brunswick. N.J. Transaction Publishers.
- Hoffman, L. M. (1981). The development of empathy. En Rushton, J. P. y Sorrentino, R. M.. Ed. *Altruism and helping behaviour*. Lawrence Erlbaum Associate, Hilldale, NJ.
- Hoffman, L.M.(1987). La aportación de la empatía a la justicia y al juicio moral. En N. Eisenberg y J. Strayer (eds.), *La empatía y su desarrollo*. Bilbao, Desclée de Brouwer, pp. 59-93.
- Hoffman, M.L. (1977). Sex differences in empathy and related behaviors. *Psychological Bulletin*, 54, 712-722.
- Hoffman, M.L. (1989). Empathic emotions and justice in society. *Social Justice Research*, 3, 283-311.
- Hoffman, M.L. (1990). Empathy and Justice Motivation. *Motivation and Emotion*, 14 (2), 151-172.
- Hollin, C.R. y Swaffer, T. (1993): "Social functioning and delinquency: A return to basics". *Journal of Adolescence*, 16, 205-210.
- Holmgren, R., Eisenberg, N. & Fabes, R. A. (1998). The Relations of Children's Situational Empathy related Emotions to Dispositional Prosocial Behaviour. *International Journal of Behavioral Development*, 22, 169-193.
- Horneman, C. (1993): *Driver education and training: A review of the literature*. Armidale. Roads and Traffic Authority. Road Safety Bureau.
- Horvath, P. y Zuckerman, M. (1993): "Sensation seeking, risk appraisal and risky behavior". *Personality and Individual Differences*, 14, 41-52.
- Hovland, C. I. & Weiss, W. (1951). The influence of source credibility on communication effectiveness. *Public Opinion Quarterly*, 15, 635-650.
- Howard, J. A., and Barnett, M. A. (1981): "Arousal of Empathy and Subsequent Generosity in Young Children." *Journal Of Genetic Psychology* 138/2 307-308.
- Hu, L., & Bentler, P. (1998). Fit indices in covariance structure modeling: Sensitivity to under-parameterized model misspecification. *Psychological Methods*, 3, 424-453.
- Hughes, R., Jr.; Tingle, B. A.; and Sawin, D. B. (1981): "Development of Empathic Understanding in Children." *Child Development* 52/1 122-128.
- Hutchinson, J.W., Cox, C.S. y Maffet, B.R. (1969): "An Evaluation of the effectiveness of televised locally oriented driver re-education". *Highway Research Record*, 292, 51-63.
- Iverson, H. y Rundmo, T. (2002): "Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers". *Personality & Individual Differences*, 33, 1251-1263.
- Jessor, R. (1987a): "Risky driving and adolescent problem behaviour: An extension of problem-behavior theory". *Alcohol, drugs & Driving*, 3, 1-11.
- Jessor, R. (1987b): "Risky driving and adolescent problem behaviour: Theoretical and empirical linkage". In T. Bengamin (Ed.): *Young Drivers Impaired By Alcohol and Drugs*. Proceedings of the Royal Society of Medicine International Congress and Symposium.
- Jessor, R., Turbin, M.S. y Costa, F.M. (1997): "Predicting developmental change in risky driving: The transition to young adulthood". *Applied Developmental Science*, 1, 4-16.
- Jiménez Burillo, F. (1985). *Psicología Social*. Madrid: U.N.E.D.
- Job, R. (1990): "The application of learning theory to driving confidence: the effect of age and the impact of random breath testing". *Accident Analysis and Prevention*, 22, 97-107.
- Johnson, D. S.; Johnson, R. and Anderson, D. (1983): "Social Interdependence and Classroom Climate." *The Journal Of Psychology* 114 135-142.
- Johnson, R. (1987). What is cultural studies anyway? *Social Text*, 6(1), 38-80.
- Jonah, B.A. (1986): "Accident risk and risk-taking behavior among young drivers". *Accident Analysis and Prevention*, 18, 255-271.
- Jonah, B.A. (1996): *Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature*. Paper presented at the International Conference on Traffic and Transport Psychology. Valencia. España.

- Jonah, B.A., Dawson, N.E. y Smith, G.A. (1982): "Effects of selective traffic enforcement program on seat belt usage". *Journal of Applied Psychology*, 67, 89-96.
- Jonah, B.A., Thiessen, R. y Au-Yeung, E. (2001): "Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation". *Accident Analysis and Prevention*, 33, 679-684.
- Jones, D.W. (1992): *An Analysis of Model Driver Education Programs In The United States*. Doctoral dissertation. Texas. Texas A & M University.
- Jones, E. E., D. E. Kanouse, H. H. Kelley, R. E. Nisbett, S. Valins, y B. Weiner. (1972). *Attribution: Perceiving the causes of behavior*. New York: General Learning Press.
- Jones, E. E., D. E. Kanouse, H. H. Kelley, R. E. Nisbett, S. Valins, y B. Weiner. (1972). *Attribution: Perceiving the causes of behavior*. New York: General Learning Press.
- Joslin, P. (1994): "Traffic and crime go together". *Police*, 25, 18.
- Junger, M. y Tremblay, R.E. (1999): "Self-Control, Accidents and Crime". *Criminal Justice & Behavior*, 4, 485-501.
- Junger, M., Terlouw, G.J. y Van Der Heidjen, P.G.M. (1995): "Crime, accidents and social control". *Criminal Behavior & Mental Health*, 5, 386-410.
- Kalliopuska, M. (1983). *Empathy In School Students*. Helsinki, Finland: Department of Psychology, University of Helsinki,. (ED 240 423)
- Katzenbach, J. R. y Smith, D. K. (1993). *Sabiduría de los equipos*. Madrid: Díaz de Santos.
- Kenrick, D. T., Maner, J. K., Butner, J., Li, N. P., Becker, D. V., & Schaller, M. (2002). Dynamical evolutionary psychology: Mapping the domains of the new interactionist paradigm. *Personality and Social Psychology Review*, 6, 347-356.
- Kestenbaum, R.; Farber, E. A. and Sroufe, L. A. (1989). "Individual Differences in Empathy Among Preschoolers: Relation to Attachment History." In *Empathy And Related Emotional Responses*. No. 44 in *New Directions for Child Development series*, edited by N. Eisenberg. San Francisco: Jossey-Bass, Inc.
- Klinterberg, B.A., Andersson, T., Magnusson, D. y Stattin, H. (1993): "Hyperactive behaviour in childhood as related to subsequent alcohol problems and violent offending: A longitudinal study of male subjects". *Personality and Individual Differences*, 15, 381-388.
- Knapp, M.L. (1944). *A Psychology of Rumor*. *Public Opinion Quarterly*, 8, 22-37.
- Knopf, T. (1975). *Rumors, Race and Riots*. New Brunswick, New Jersey: Transaction Books.
- Koenig, F. (1985). *Rumor in the Marketplace*. London: Auburn House Publishing Company
- Koestner, R., Franz, C. & Weinberger, J. (1990). The family origins of empathic concern: a 26-year longitudinal study. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58, 709-717.
- Kohn, A. (1991): "Caring Kids: The Role of the Schools." *Phi Delta Kappan* 72/7 496-506.
- Krebs, D. L. (1991). Altruism and egoism: A false dichotomy? *Psychological Inquiry*, 2, 137-139.
- Krebs, D. L. y Miller, D. T. (1985). Altruism and aggression. En G. Lindzey y E. Aronson (Eds.) *The Handbook of Social Psychology* (Vol. II., pp. 1-71). Nueva York: Random House.
- Krebs, D.L. & Sturup, B. (1982). Role-taking ability and altruistic behavior in elementary school children. *Journal of Moral Education*, 11, 94-100. Krebs, D. L. (1975). Empathy and altruism. *Journal of Personality and Social Psychology*, 32, 1134-1146.
- Kreitner, R. Y Kinicki, A. (2004). *Organizational Behavior* (6th ed.). New York: McGraw-Hill.
- Kremer, J. F. and Dietzen, L. L. (1991): "Two Approaches to Teaching Accurate Empathy to Undergraduates: Teacher-Intensive and Self-Directed." *Journal Of College Student Development* 32 69- 75.
- Kroj, J. y Helleman, R. (1971): "Zur progromoseder rufchfallwahrschienslickeite". *Zeitschrift fur Verkehrssicherheit*, 17, 92-104.
- Laberge-Nadeau, C., Maag, U. & Bourbeau, R. (1992): "The effects of age and experience on accidents with injuries: Should the licensing age be raised?" *Accident Analysis & Prevention*, 24, 107-116.
- Ladd, G. W.; Lange, G.; and Stremmel, A. (1983): "Personal and Situational Influences on Children's Helping Behavior: Factors That Mediate Compliant Helping." *Child Development* 54/2 488-501.

- Lamborn, S. D., Mounts, N. S., Steinberg, L. & Dornbusch, S. M. (1991). Patterns of competence and adjustment among adolescents from authoritative, authoritarian, indulgent and neglectful families. *Child Development*, 62, 1049-1065.
- Lancaster, R. & Ward, R. (2002): The contribution of individual factors to driving behaviour: Implications for managing work-related road safety. Sudbury. HSE Books.
- Langer, E.; Blanck, A. & Chanowitz, B. (1978). The mindlessness of ostensibly thoughtful action: The role of "placebic" information in interpersonal interaction. *Journal of Personality and Social Psychology*, 36, 635-642.
- Latané, B. y Darley, J. (1970). Determinantes sociales de la intervención del espectador. En J. R. Torregrosa (Ed.), *Teoría e investigación en la psicología social actual* (pp. 261-274). Madrid: Instituto de Opinión Pública. (Trab. orig. publ. en 1970)
- Lawton, R., Parker, D., Stradling, S.G. & Manstead, A.S.R. (1997): "Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations". *British Journal of Psychology*, 88, 249-263.
- Lazarsfeld, P.F.; Berelson, B. & Gaudet, H. (1948). *The People's Choice*. New York: Columbia University Press.
- Leavitt, H.J. (1951). Some Effects Of Certain Communication Patterns On Group Performance. *Journal Of Abnormal And Social Psychology*, 46, 38-50.
- Legree, P.F., Heffner, T.S., Psotka, J., Martin, D.E. y Medsker, G.J. (2003): "Traffic crash involvement: Experiential driving knowledge and stressful contextual antecedents". *Journal of Applied Psychology*, 88, 15-26.
- León, J. L. (1989). *Persuasión de Masas. Psicología y efectos de las comunicaciones sociopolíticas y comerciales*. Bilbao: Deusto.
- Lester, J. (1991): *Individual differences in accident liability: A review of the literature*. Crowthorne, U.K. Department of Transport.
- Lindzey, G.; Hall, C.S. & Thompson, R. (1978). *Psychology*. New York: Worth Publishers. (Traducción al castellano, *Psicología*. Barcelona: Ed. Omega, 1978).
- Lonero, L.P., Clinton, K.M., Wilde, G.J.S., Laurie, I. y Black, D. (1995): *Novice Driver Education Model Curriculum Outline*. Washington, DC. AAA Foundation for Traffic Safety.
- López Caballero, A. (1997). *Cómo dirigir grupos con eficacia*. Madrid: CCS.
- López, F. (1990). Desarrollo Social y de la Personalidad. En J. Palacios, A. Marchesi & C. Coll (Comps.), *Desarrollo Psicológico y Educación*, vol I. *Psicología Evolutiva* (pp. 99-112). Madrid: Alianza.
- López, F. (1994). *Para comprender la conducta altruista*. Navarra: Verbo Divino.
- López, F., Apodaka, P., Eceiza, A., Etxebarria, F., Fuentes, M.J. y Ortiz,
- Lowenstein, L.F. (1997): "Research into causes and manifestations of aggression in car driving". *Police Journal*, 70, 263-270.
- Lund, A.K. y Williams, A.F. (1985): "A review of the literature evaluating the defensive driving course". *Accident Analysis and Prevention*, 17, 449-460.
- Lynam, D.R., Caspi, A., Moffit, T.E., Wikstroem, P., Loeber, R. y Novak, S. (2000): "The interaction between impulsivity and neighbourhood context on offending". *Journal of Abnormal Psychology*, 109, 563-574.
- Lynn, C. (1982): *An Evaluation of the Virginia Driver Improvement Program on Negligent Driving: Twelve-Month Report*. Virginia Department of Transportation Safety.
- M.J. (1994). *Para comprender la conducta altruista*. Edit. Verbo Divino, Navarra.
- Macaulay, J. y Berkowitz, L. (1970). *Altruism and helping behaviour*. Academic Press. NY
- MacDonald, J.M. (1964): "Suicide and homicide by automobile". *American Journal of Psychiatry*, 121, 366-370.
- Maner, J., Luce, C., Neuberg, S., Cialdini, R., Brown, S., & Sagarin, B. (2002). Effects of perspective-taking on motivations for helping: Still no evidence for altruism. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 28, 1601- 1610.
- Mann, L. (1980). Cross-cultural studies of small groups. In H.C. Triandis & R.W. Brislin (Eds.), *Social Psychology. Handbook of cross-cultural psychology* (pp.155-209). Boston: Allyn & Bacon.

- Mannering, F.L. (1993): "Male/female driver characteristics and accident risk: Some new evidence". *Accident Analysis & Prevention*, 27, 77-84.
- Manstead, A.S.R., Parker, D., Stradling, S.G., Reason, J.T., Baxter, J.S. y Keleman, D.A. (1992): "Perceived consensus in estimates of the prevalence of driving errors and violations". *Journal of Applied Social Psychology*, 22, 509-530.
- Manucia, G., Baumann, D., & Cialdini, R. (1984). Mood influences on helping: Direct effects or side effects? *Journal of Personality and Social Psychology*, 46, 357-364.
- Martin K. Moss y Richard A. Page (1972). Reinforcement and Helping Behavior *Journal of Applied Social Psychology* 2 (4), 360-371.
- Maslach, C.; Santee, R. T. & Wade, C. (1987). Individuation, gender role, and dissent: Personality mediators of situational forces. *Journal of Personality and Social Psychology*, 53, 1088-1094.
- Matthews, G., Dorn, L. y Glendon, A.I. (1991): "Personality correlates of driver stress". *Personality and Individual Differences*, 12, 535-549.
- Matthews, G., Sparkes, T.J. y Bygrave, H.M. (1996): "Attentional overload stress and simulated driving performance". *Human Performance*, 9, 77-101.
- Mayer, R.R. & Treat, J.R. (1977): "Psychological, social and cognitive characteristics of high-risk drivers: A pilot study". *Accident Analysis and Prevention*, 9, 1-8.
- Mayhew, D.R. y Simpson, H.M. (1995): *The role of driving experience: Implications for the training and licensing of new drivers*. Ottawa. Traffic Injury Research Foundation.
- Mayhew, D.R. y Simpson, H.M. (1997): *Effectiveness and the role of driver education and training in a graduated licensing system*. Ottawa. Traffic Injury Research Foundation.
- McChesney, R.D. "Charity and Philanthropy in Islam: Institutionalizing the Call to do Good." *Essays on Philanthropy* 14. Indianapolis: Center on Philanthropy at Indiana University, 1995.
- McFarland, R.A. (1966): "The psycho-social adjustment of drivers in relation to accidents". *Police*, Jan-Feb, Special Issue.
- McGuire, A. M. (1994). Helping behaviors in the natural environment: Dimensions and correlates of helping. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 20, 45-56.
- McGuire, F.L. (1960): "Suicidal impulses in the operation of motor vehicles". *Journal of the Mississippi State Medical Association*, 2, 331-334.
- McGuire, F.L. (1973): "The nature of bias in official accident and violation records". *Journal of Applied Psychology*, 57, 300-305.
- McGuire, F.L. (1976): "Personality factors in highway accidents". *Human Factors*, 18, 433-442.
- McKnight, A.J. y Tippets, A.S. (1997): "Accident prevention versus recidivism prevention courses for repeat traffic offenders". *Accident Analysis and Prevention*, 29, 25-31.
- Mead, G. H. (1934). *Mind, self, and society from the standpoint of a social behaviorist*. Chicago: University of Chicago Press.
- Meadows, M., Stradling, S.G. & Lawson, S. (1998): "The role of social deviance and violations in predicting road traffic accidents in a sample of young offenders". *British Journal of Psychology*, 89, 417-431.
- Meadows, M.L. (1994): *Psychological correlates of road crash types*. Doctoral dissertation. University of Manchester.
- Mehrabian, A. & Epstein, N. (1972). A measure of emotional empathy. *Journal of Personality*, 40, 523-543.
- Melbin, M. (1954). An interaction recording device for participant observers. *Human Organization*,
- Mena, E. y Hernández Mendo, A. (2000). Análisis de las diferencias comunicativas en los telediarios de las cadenas de televisión. *Psicothema*, suplemento, 12(Supl. 2), 81-86.
- Miles, M. (1965). Changes During and Following Laboratory Training: A Clinical Experimental Study. *Journal of Applied Behavioral Science*, 1, 215-242.
- Milgram, S. (1973). *Obedience to Authority. An Experimental View*. New York: Harper & Row. (Traducción al castellano, *Obediencia a la autoridad. Un punto de vista experimental*. Bilbao: Desclée de Brouwer, 1980).

- Mills, J., & Clark, M. S. (1982). Exchange and communal relationships. In L. Wheeler (Ed.), *Review of personality and social psychology* (Vol. 3, pp. 121–144). Beverly Hills, CA: Sage.
- Mills, R. S., and Grusec, J. E. (1989). "Cognitive, Affective, and Behavioral Consequences of Praising Altruism." *Merrill-Palmer Quarterly* 35/3, 299-326.
- Mitjavila García, M. (1990) Estudi observacional de la interacció mare-fill en els dos primers mesos de vida. Tesis Doctoral no publicada. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Mizell, L.R. (1997): *Aggressive driving*. Bethesda. Mizell & Co.
- Morgan, S. R. (1983): "Development of Empathy in Emotionally Disturbed Children." *Humanistic Education And Development* 22/2 70-79.
- Morgan, Wesley G./University of Tennessee. "The Murder of Kitty Genovese" (on line available: <http://web.utk.edu/~wmorgan/psy470/kitty2.htm>). (12 December 2001).
- Morin, E. (1969). *La rumeur d'Orleans*. París: Éditions du Seuil.
- Moscovici (1976). *Social Influence and Social Change*. London: Academic Press. (Traducción al castellano, *Psicología de las minorías activas*. Madrid: Ed. Morata, 1981).
- Moser (1974): *Das bild des Vielfachtaters im Strassenverker Schlussbericht und Austerwertung der vielfachterkartei kohn*. Bundesanstalt fur Strassenwissen.
- Murciano, C. (1995). *Maratón*. En *nunca olvides las letras de mi nombre*. Zaragoza: Edelvives.
- Musitu, G. & Berjano, E. (1987). *Psicología de la comunicación*. Valencia: Nau llibres.
- Myers, D. G. (1993). *Social Psychology*. New York: McGraw-Hill (Traducción al castellano, *Psicología Social*. México: McGraw-Hill, 1995).
- Myers, D. G. (2001). *Psicología Social* (H. Tejada, Trad.) (6ª ed., *Altruismo: ayuda a los demás*, pp. 477-520). Colombia: McGraw-Hill Interamericana.
- Nadler, A., Fisher, J. D. (1986). The role of threat to Self-Esteem and perceived control in recipient reaction to Help : theory development and empirical validation, *Advances in Experimental Social Psychology*. 19, , p. 81-123.
- Neuberg, S. L., Cialdini, R. B., Brown, S. L., Luce, C., Sagarin, B. J., & Lewis, B. P. (1997). Does empathy lead to anything other than superficial helping? Comment on Batson et al. (1997). *Journal of Personality and Social Psychology*, 73, 510–516.
- Neyer, F. J., & Lang, F. R. (2003). Blood is thicker than water: Kinship orientation across adulthood. *Journal of Personality and Social Psychology*, 84, 310–321.
- Noller, P. (1994). Relationships with parents in adolescence: Process and outcome. En R. Montemayor, G. R. Adams & T. P. Gullotta (Eds.), *Personal relationships during adolescence* (pp. 37-77). Thousand Oak, CA: Sage.
- Noordizi, P. (1990): *Individual differences and accident reliability: A review of the German literature*. Crowthorne, U.K. Transport & Road Research Laboratory.
- Norenzayan, A. y Nisbett, R. E. (2000). Culture and causal cognition. *Current Directions in Psychological Science*, 9:132–5.
- Norris, F.H., Matthews, B.A. y Riad, J.K. (2000): "Characterological, situational and behavioural risk factors for motor vehicle accidents: A prospective examination". *Accident Analysis & Prevention*, 32, 505-515.
- Novaco, R.W. (1991): "Agresión on roadway". In R. Baenninger (Ed.): *Targets of violence and aggression*. North Holland. Elsevier Science Publisher.
- Novaco, R.W., Stokols, D. y Milanese, L. (1990): "Objective and subjective dimensions of travel impedance as determinants of commuting stress". *American Journal of Community Psychology*, 18, 231-257.
- Oliner, P. y Oliner, P. M. (1988) *Rescuers of Jews in Nazi Europe*, The Free Press: New York.
- Olson, D. H., Portner, J. & Lavee, Y. (1985). *Family Adaptability and Cohesion Scale*. St. Paul, MN: University of Minnesota.
- Omoto, A. M. and Snyder, M. (1990). Basic Research in Action: Volunteerism and society's response to AIDS. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 16, 152-166.

- Omoto, A. M. and Snyder, M. (1995). Sustained helping without obligation: motivation, longevity of service, and perceived attitude change among AIDS volunteers. *Journal of Personality and Social Psychology*, 68, (4), 671-686.
- Ortiz, M.J., Apodaca, P., Etxebarria, I., Ezeiza, A., Fuentes, M.J. y López, F. (1993). Algunos predictores de la conducta prosocial-altruista en la infancia: empatía, toma de perspectiva, apego, modelos parentales, disciplina familiar e imagen del ser humano. *Revista de Psicología Social*, 8, 83-98.
- Padilla, M. L. (1995). Bases cognitivas de la empatía: un estudio evolutivo. *Revista latina de Pensamiento y Lenguaje*, 3, 173-196.
- Pakaslahti, L., Karjalainen, A. & Keltikangas-Järvinen, L. (2002). Relationships between adolescent prosocial problemsolving strategies, prosocial behaviour, and social acceptance. *International Journal of Behavioral Development*, 26, 137-144.
- Palmer, E.J. y Hollin, C.R. (1998): "A comparison of patterns of moral development in young offenders and non-offenders". *Legal & Criminological Psychology*, 3, 225-235.
- Palmer, E.J. y Hollin, C.R. (2000): "The interrelations of socio-moral-reasoning, perceptions of own parenting and attributions of intent with self-reported delinquency". *Legal & Criminological Psychology*, 5, 201-218.
- Panksepp, J. (1986,). The anatomy of emotions. In *Emotion: Theory, Research and Experience Vol. III. Biological Foundations of Emotions*. R. Plutchik (Ed.). pp. 91-124, New York: Academic Press.
- Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., Reason, J.T. y Baxter, J.S. (1992): "Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behaviour". *Journal of Applied Psychology*, 77, 94-101.
- Parker, D., Reason, J.T., Manstead, A.S.R. y Stradling, S.G. (1995): "Driving errors, driving violations and accident involvement". *Ergonomics*, 38. 1036-1048.
- Parker, D., West, R., Stradling, S. y Manstead, A.S.R. (1995): "Behavioral characteristics and involvement in different types of traffic accidents". *Accident Analysis and Prevention*, 27, 571-581.
- Parra, A. & Oliva, A. (2002). Comunicación y conflicto familiar durante la adolescencia. *Anales de Psicología*, 18, 215-231.
- Paternóster, R. y Piquero, A. (1995): "Reconceptualizing deterrence: An empirical test of personal and vicarious experiences". *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 32, 251-286.
- Pearce, P. L. & Amato, P. R. (1980). A taxonomy of helping: A multidimensional scaling analysis. *Social Psychology Quarterly*, 43, 363-371.
- Pearson, Birger A. "Ancient Roots Of Western Philanthropy: Pagan, Jewish, And Christian." *Essays On Philanthropy*. Indianapolis: Center On Philanthropy At Indiana University, 1997.
- Pecukonis, E. V. (1990): "A Cognitive/Affective Empathy Training Program as a Function of Ego Development in Aggressive Adolescent Females." *Adolescence* 25/97 59-76.
- Pelz, D.C. & Schuman, S.H. (1968): "Are young drivers really more dangerous alter controlling for exposure and experience?" *Journal of Safety Research*, 3, 68-79.
- Penner, L. A., Dovidio, J. F., Piliavin, J. A., & Schroeder, D. A. (2005). Prosocial behavior: Multi-level perspectives. *Annual Review of Psychology*, 56, 365-392.
- Perry, D. G.; Bussey, K.; and Freiberg, K. (1981): "Impact of Adults' Appeals for Sharing on the Development of Altruistic Dispositions in Children." *Journal Of Experimental Child Psychology* 32/1 , 127-138.
- Petrovich, S.B. & Hess, E.H. (1978). An Introduction To Animal Communication. In A.W. Seligman Y S. Felstein (Eds.), *Non Verbal Behavior And Communication* (Pp.17-53). Nueva Jersey: LEA
- Petty, R. E. & Cacioppo, J. T. (1986). The Elaboration Likelihood Model Of Persuasion. In L. Berkowitz (Ed.), *Advances In Experimental Social Psychology*, (Vol. 19, Pp. 123-205). New York: Academic Press.
- Pfefferbaum, B. y Wood, P.B. (1994): "Self-report study of impulsive and delinquent behavior in college students". *Journal of Adolescent Health*, 15, 295-302.

- Piaget, J. (1932). *Le jugement moral chez l'enfant*. París: PUF (Trad. cast.: *El criterio moral en el niño*. Barcelona: Fontanella, 1983).
- Piliavin, I. M.; Piliavin, J. A. y Rodin, J. (1975). Costs, diffusion and the stigmatized victim. *Journal of Personality and Social Psychology*, 32, 429-438.
- Piliavin, J. A. (1982). *Responsives bystanders: The process of intervention*. Academic Press. New York
- Piliavin, J. A., & Charng, H. W. (1990). Altruism: A review of recent theory and research. *American Sociological Review*, 16, 27-65.
- Piliavin, J. A., Dovidio, J. F., Gaertner, S. L., & Clark, R. D. (1981). *Emergency intervention*. New York: Academic Press.
- Pinel, J. P. J. (2007). *Basics of Biopsychology*. Allyn & Bacon.
- Piquero, A.R. y Pogarsky, G. (2002): "Beyond Stafford and Ware's reconceptualization of deterrence: Personal and vicarious experiences, impulsivity and offending behaviour". *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 39, 153-186.
- Piquero, A.R. y Paternóster, R. (1998): "An application of Stafford and Warr's reconceptualization of deterrence to drinking and driving". *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 35, 5-41.
- Pogarsky, G. (2002): "Identifying "deterable" offenders: Implications for research on deterrence". *Justice Quarterly*, 3, 431-452.
- Pogarsky, G. y Piquero, A.R. (2003): "Does punishment encourage offending? Investigating the "resetting" effect". *J. Research in Crime & Delinquency*, 40, 92-117.
- Poyatos, F. (1994). *La comunicación no verbal*. (3 vol.). Barcelona: Istmo.
- Prasad, J. (1935). The Psychology of Rumor: A study relating to the Great Indian Earthquake of 1934. *British Journal of Psychology*, 26, 1-15.
- Pratkanis, A. R.; Greenwald, A. G.; Leippe, M. R. & Baumgardner, M. H. (1988). In search of reliable persuasion effects: III The sleeper effect is dead. Long live the sleeper effect. *Journal of Personality and Social Psychology*, 54, 203-218.
- Pratt, T.C. y Cullen, F. (2000): "The empirical status of Gottfredson and Hirschi's general theory of crime: A meta-analysis". *Criminology*, 38, 931-964.
- Preusser, D.F., Ferguson, S.A. y Williams, A.F. (1998): "The effect of teenage passengers on the fatal crash risk of teenage drivers". *Accident Analysis and Prevention*, 30, 217-222.
- Rajalin, S. (1994): "The connection between risky driving and involvement in fatal accidents". *Accident Analysis & Prevention*, 26, 555-562.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. y Campbell, K. (1990): "Errors and violations on the road: A real distinction?". *Ergonomics*, 33, 1315-1332.
- Redelmeier, D.A., Tibskirani, R.J. y Evans, L. (2003): "Traffic law enforcement and risk of death from motor vehicle crashes: A case-crossover study". *Lancet*, 361, 2177-2182.
- Reis, H. T., Collins, W. A., & Berscheid, E. (2000). The relationship context of human behavior and development. *Psychological Bulletin*, 126, 844-872.
- Reno, R. R.; Cialdini, R. B. & Kallgren, C.A. (1993). The transsituational influence of social norms. *Journal of Personality and Social Psychology*, 64, 104-112.
- Reyna, V. R. (2004). How people make decisions that involve risk. A dual-processes approach. *Current Directions in Psychological Science*, 13:60-66
- Reyna, V. R. (2004). How people make decisions that involve risk. A dual-processes approach. *Current Directions in Psychological Science*, 13:60-66.
- Ricci, P.E. & Cortesi, S. (1980). *Comportamiento no verbal y comunicación*. Barcelona: Gustavo Gili
- Rice, M.E., & Grusec, J.E. 1975. Saying and doing: Effects on observer performance. *Journal of Personality and Social Psychology*
- Rind, B. (1996). Effect of beliefs about weather conditions on tipping. *Journal of Applied Social Psychology*, 26, 137-147.
- Robertson, S.A. (1998): *Stress related to driving: An exploratory study*. Oxford. Transport Studies Unit.

- Rose, G. (2000): The criminal histories of serious traffic offenders. London. Research, Development and Statistics Directorate, Home Office.
- Ross, R.R. y Hilborn, J. (2004): Time to think again. Ottawa. Cognitive Center of Canada.
- Rouquette, M.L. (1977). Los rumores. Buenos Aires: Ateneo.
- Royce, R. Y Powell, A. (1983). Theory of personality and individual differences. Factor, systems, and processes. Englewood Cliffs, N.A.: Prentice-Hall.
- Rubin, K. H., Bukowski, W. & Parker, J. G. (1998). Peer interactions, relationships and groups. En W. Damon (Series Ed.), N. Eisenberg (Volume Ed.), Handbook of child psychology: social, emotional and personality development (5ª edición, vol. 3, pp. 619-700). Nueva York: Wiley.
- Rubin, I. (1967). The Reduction of Prejudice Through Laboratory Training. *Journal of Applied Behavioral Science*, 3, 29-50.
- Rushton, J.P. 1975. Generosity in children: Immediate and long-term effects of modeling, preaching, and moral
- Sabey, B.E. & Taylor, H. (1980): The Known Risks We Run (TRRL Supplementary Report nº 581). Crowthorne, U.K. Department of Transport.
- Sánchez Castilla, F.M. & Canto, J.M. (1995). Comunicación no verbal. En L. Gómez Jacinto & J.M. Canto Ortiz, *Psicología Social* (305-320). Madrid: Eudema.
- Sánchez Castilla, F.M. (1995). Los rumores. En L. Gómez Jacinto & J.M. Canto Ortiz, *Psicología Social* (321-338). Madrid: Eudema.
- Sánchez-Queija, I. & Oliva, A. (2003). Vínculos de Apego con los Padres y Relaciones con los Iguales Durante la Adolescencia. *Revista de Psicología Social*, 18 (1), 71-86.
- Santos, M. D.; Leve, C. & Pratkanis, A. R. (1994). Hey buddy, can you spare seventeen cents?. Mindfull persuasion and pique technique. *Journal of Applied Social Psychology*, 24, 755-764.
- Saussure (1919). *Cours de linguistique générale*. Publicado por Charles Bally y Albert Sechehaye. Paris-Laussance: Payot.
- Savin-Williams, R. C. & Berndt, T. J. (1990). Friendships and peer relations. En S. S. Feldman & G. R. Elliott (Eds.), *At the threshold: The developing adolescent* (pp. 277-307), Cambridge MA: Harvard University Press.
- Schaller, M., & Cialdini, R. B. (1990). Happiness, sadness, and helping: A motivational integration. In E. T. Higgins, & R. M. Sorrentino (Eds.), *Handbook of motivation and cognition* (Vol. 2, pp. 265-296). New York: Guilford.
- Schlenker, B. R., & Britt, T. W. (2001). Strategically controlling information to help friends: Effects of empathy and friendship strength on beneficial impression management. *Journal of Experimental Social Psychology*, 37, 357-372.
- Schmid, J., & Leiman, J. M. (1957). The development of hierarchical factor solutions. *Psychometrika*, 22, 53-61.
- Seltzer, M.L. & Vinokur, A. (1974): "Life events, subjective stress and traffic accidents". *American Journal of Psychiatry*, 131, 903-906.
- Senlle, A. (1999). *Lidere grupos de éxito*. Barcelona: Gestión 2000.
- Serin, R.C. (1991): "Psychopathy and violence in criminals". *Journal of Interpersonal Violence*, 6, 423-431.
- Shaffer, D. R. (2002). *Desarrollo Social y de la Personalidad*. Thompson: Madrid.
- Shapiro, J & Ross, R. (1970). Sensitivity training for staff in an institution for adolescent offenders: A preliminary investigation. *American Journal of Corrections*, 14-19.
- Shapiro, J & Ross, R. (1971). Sensitivity training in a institution for adolescents. *Journal of Applied Behavior Science*, 7, 710-723.
- Sharabany, R. (1994). Intimate Friendship Scale: Conceptual underpinnings psychometric properties and construct validity. *Journal of Social and Personal Relationships*, 11, 449-469.
- Shaw, M.E. (1954). Some effects of problem complexity upon problem solution efficiency in different communication nets. *Journal of Experimental Psychology*, 48, 211-217.

- Shaw, M.E. (1989). *Dinámica de grupo. Psicología de la conducta de los pequeños grupos*. Barcelona: Herder.
- Shibutani, T. (1966). *Improvised news: A sociological study of rumor*. The Bobbs-Merrill Company.
- Siegrist, S. y Ramsier, E. (1992): *Evaluation of advanced driving courses*. Bern. Switzerland. BFU.
- Sinclair, J. (1995). *Collins Cobuild English Dictionary*. London: Harper Collins Publishers
- Singh-Manoux, A. (2000). Culture and gender issues in adolescence: evidence from studies on emotion. *Psicothema*, 12, supl. 1, 93-100.
- Sivak, M. (1983): "Society's aggression level as a prediction of fatality rate". *Journal of Safety Research*, 14, 93-99.
- Slavin, R. E. (1985): "Cooperative Learning: Applying Contact Theory in Desegregated Schools." *Journal of Social Issues* 41/3 , 45-62.
- Smith, E. R. y Mackie, D. M. (1997). *Psicología social (Ayudar y herir, pp. 501-553)*. Madrid. Editorial Médica Panamericana.
- Smith, E. R., Coats, S., & Walling, D. (1999). Overlapping mental representations of self, in-group and partner: Further response time evidence and a connectionist model. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 25, 873– 882.
- Snyder, C. R. & Endelman, J. R. (1979). Effects of degree of interpersonal similarity on physical distance and self-reported attraction: A comparison of uniqueness and reinforcement theory predictions. *Journal of Personality*, 47, 492-505.
- Snyder, C. R. & Fromkin, H. L. (1980). *Uniqueness: The human pursuit of difference*. New York: Plenum.
- Sobral, J., Romero, E., Luengo, A. y Marzoa, J. (2000). Personalidad y conducta antisocial: amplificadores individuales de los efectos contextuales. *Psicothema*, 12, nº 4, 661-670.
- Spielberger, C.D. (1988). *Manual for the State-Trait Anger Expression Inventory*. Odessa, F.L.: Psychological Assessment Resources.
- Sprecher, S., & Regan, P. (2002). Liking some things (in some people) more than others: Partner preferences in romantic relationships and friendships. *Journal of Social and Personal Relationships*, 19, 436–481.
- Steel, Z. y Blaszczynski, A. (1996): "The factorial structure of pathological gambling". *Journal of Gambling Studies*, 12, 3-20.
- Stokols, D., y Altman, I. eds. (1987). *Handbook of Environmental Psychology*. New York: Wiley.
- Stradling, S.G. & Parker, D. (1996): *Violations on the road: Bad attitudes make bad drivers*. Presented to symposium on "Attitudes and values Concerning Road Safety". Birmingham. U.K.
- Stradling, S.G., Manstead, A.S.R. y Parker, D. (1992): "Motivational correlates of violations and errors on the road". In G.B. Grayson (Ed.): *Behavioral research in road safety II*. Crowthorne. Transport and Road Research Laboratory,
- Sturmer, S., Snyder, M., & Omoto, A. M. (2005). Prosocial emotions and helping: The moderating role of group membership. *Journal of Personality and Social Psychology*, 88, 532–546.
- Sullivan, H. S. (1953). *The Interpersonal Theory of Psychiatry*. Nueva York: Norton.
- Summala, H. (1987): "Young driver accidents: risk taking or failure of skills". *Alcohol, Drugs and Driving*, 3, 7991.
- Summala, H. (1988): "Risk control is not risk judgement: The zero-risk theory of driver behavior". *Ergonomics*, 31, 491-506.
- Tart, C. (1970). Increases in hypnotizability resulting from a prolonged program for enhancing personal growth. *Journal of Abnormal Psychology*, 75, 260-266.
- Taylor, S. (1991): *Health psychology (2nd ed)*. New York. McGraw-Hill.
- Thibaut, J., & Kelly, H. H. (1959). *The social psychology of groups*. New York: Wiley.

- Thiffault, P. y Bergeron, J. (2003): "Fatigue and individual differences in monotonous simulated driving". *Personality & Individual Differences*, 34, 159-176.
- Thomson, G. O. B. "Educating for Responsibility: Some Developmental Considerations." *Viewpoints In Teaching And Learning* 57/3 (1981): 13-27.
- Tillman, W.A. y Hobbs, G.E. (1949): "The accident-prone automobile driver". *American Journal of Psychiatry*, 3, 21-31.
- Triandis, H. C. (1994). *Culture & social behavior*. New York: McGraw-Hill.
- Trivers, R. L. (1971). The evolution of reciprocal altruism. *Quarterly Review of Biology*, 46, 35-57.
- Trommsdorff, G. (1995). Person-Context Relations as Developmental Conditions for Empathy and Prosocial Action: A Cross-Cultural Analysis. En T. Kindermann & J. Valsiner (Eds.), *Development of Person-Context Relations* (pp. 113-146). New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates, Inc.
- Underwood, B., and Moore, B. "Perspective-Taking and Altruism." *Psychological Bulletin* 91/1 (1982): 143- 173.
- Underwood, G., Chapman, P., Wright, S. & Crundall, D. (1999): "Anger while driving". *Traffic Psychology and Behavior*, 2, 55-68.
- Vaaje, T. (1991): "Rewarding in insurance: Return of part of premium after a claim-free period". In *Proceedings of the AECD/EGMY Symposium On Enforcement And Rewarding: Strategies And Effects*. Copenhagen. Institute for Road Safety.
- Valiquet, I.M. (1964). *Contribution to the Evaluation of a Management Program*. Massachusetts Institute of Technology: Tesis doctoral.
- Van der Zanden, J. W. (1986). *Manual de Psicología Social*. Buenos Aires: Paidós
- Vaughn, S. "TLC-Teaching, Learning, and Caring: Teaching Interpersonal Problem-Solving Skills to Behaviorally Disordered Adolescents." *The Pointer* 31/2 (1987): 25-30.
- Wagenaar, A.C., Zobeck, T.S., Williams, D.G. y Hingson, R. (1995): "Methods used in studies of drink-drive control efforts: A meta-analysis of the literature from 1960 to 1991". *Accident Analysis and Prevention*, 27, 307-316.
- Waller, P.F. (2002): "Challenges in motor vehicle safety". *Annual Review of Public Health*, 23, 93-113.
- Walster, E.; Walster, G.; Piliavin, J. & Schmidt, L. (1973). "Playing hard-to-get": Understanding an elusive phenomenon. *Journal of Personality and Social Psychology*, 26, 113-121.
- Wanberg, K.W. y Milkman, H.B. (1998): *Criminal Conduct and Substance Abuse Treatment*. Thousand Oaks, CA. Sage Publications.
- Wark, R., Raub, R.A. y Reischl, B.E. (1998): Psychological and organisational variables relating to the effectiveness of a remedial driver training program. *Proceedings of the 24th International Congress of Applied Psychology*. San Francisco. USA.
- Wasielwski, P. (1984): "Speed as a measure of driver risk: Observed speeds versus driver and vehicle characteristics". *Accident Analysis & Prevention*, 16, 89-103.
- Weick, K.E. (1968). Systematic observational methods. In G. Lindzey & E. Aronson (Eds.) *Handbook of social psychology* (pp. 357-451). Reading, Mass.: Addison-Wesley, vol. II.
- Weiss, W. & Fine, B. J. (1956). The effect of induced aggressiveness on opinion change. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 52, 109-114.
- Wells, A. y Matthews, G. (1994): *Attention and emotion: A clinical perspective*. Hove. U.K. Elbaum.
- West Midlands Police Traffic Division (1997): *Annual Report*.
- West, R. y Hall, J. (1995): *Accident liability in novice drivers*. U.K. Transport Research Laboratory.
- West, R. y Hall, J. (1997): "The role of personality and attitudes in traffic accident risk". *Applied Psychology: An International Review*, 46, 253-264.
- West, R., Elander, J. & French, D. (1993): "Mild social deviance: Type A behavior pattern and decision-making style as predictors of self-reported driving style and traffic accident risk". *British Journal of Psychology*, 84, 207-219.

- Westerman, S.J. y Haigney, D. (2000): "Individual differences in driver stress, error and violation". *Personality & Individual Differences*, 29, 981-998.
- Whitin, G. B. & Whiting, J. (1975). *Children of six cultures*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Whiting Beatrice y John (1973, 1975),
- Wiesenthal, D.L., Hennessy, D.A. & Totten, B. (2000): "The Driving behaviour Questionnaire (DVQ)". *Violence and Victims*, 15, 115-136.
- Wilder, D. A. (1977). Perceptions of group, size of opposition, and social influence. *Journal of Experimental Social Psychology*, 13, 253-268.
- Willett, T.C. (1964): *Criminals on the road: A study of serious motoring offenses and those who commit them*. London. Tavistock.
- Williams, A.F. (1996): "Overview Of The Young Driver Problem In The United States". *Transportation Research Circular*, 458, 6-8.
- Williams, A.F., Lund, A.K. & Preusser, D.F. (1986): "Drinking and driving among high school students". *The International Journal of the Addictions*, 21, 643-655.
- Williams, E.B. y Malfetti, J.L. (1970): *Driving and Connotative Meanings*. New York. Teachers College Press.
- Williams, K. B.; Radefeld, P. A.; Binning, J. F. & Suadk, J. R. (1993). When job candidates are "hard-" versus "easy-to-get": Effects of candidate availability on employment decisions. *Journal of Applied Social Psychology*, 23, 169-198.
- Wilson, E. O. (1978). *On human nature*. Cambridge, MA.: Harvard University Press.
- Wilson, R.J. (1990). The relationship of seat belt non-use to personality, lifestyle and diving record. *Health Education Research Theory and Practice*, 5, 175-185.
- Wilson, R.J. y Jonah, B.A. (1988): "The application of problem behavior therapy to the understanding of risky driving". *Alcohol, Drugs & Driving*, 4, 173-191.
- Worchel, S., Cooper, J., Goethals, G. R., y Olson, J. M. (2003). Altruismo: la psicología de la ayuda a los demás. En Worchel, S., Cooper, J., Goethals, G. R., y Olson, J. M., *Psicología Social*. Madrid: Thompson Editores
- Yagil, D. (2001): "Reasoned action and irrational motives: A prediction of driver's intention to violate traffic laws". *Journal of Applied Social Psychology*, 31, 720-740.
- Yogev, A. and Ronen, R. (1982) "Cross-Age Tutoring: Effects on Tutors' Attributes." *Journal Of Educational Research* 75/5: 261-268.
- Yu, J. y Williford, W. (1993): "Problem drinking and high-risk driving: An analysis of official and self-reported drinking-driving in New York State". *Addiction*, 88, 219-228.
- Zahn-Waxler, C.; Radke-Yarrow, M. and King, R. A. (1979): "Child Rearing and Children's Prosocial Initiations toward Victims of Distress." *Child Development* 50/2 , 319-330.
- Zan-Waxler, C., Radke-Yarrow, M., Wagner, E. & Chapman, M. (1992). Development of concern for others. *Developmental Psychology*, 28, 126-136.
- Zelhart, P.F. (1972): "Types of alcoholics and their relationship to traffic violations". *Quarterly Journal of Studies on Alcohol*, 33, 811-813.
- Zuckerman, M. (1994): *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. New York. N.Y. Cambridge University Press.

Attitudes

Attitudes es un compromiso de Audi con la protección del medio ambiente y la promoción de la educación vial.