

CONDUCTORES Y SEMÁFOROS: ¿PASAR O NO PASAR?, ¡ÉSA ES LA CUESTIÓN!¹

Hernán García-Cortés y Jaime Ernesto Vargas-Mendoza

Asociación Oaxaqueña de Psicología A. C.
Centro Regional de Investigación en Psicología
México

Resumen. Se llevó a cabo una observación en cinco zonas de la ciudad de Oaxaca, al empezar la mañana y al inicio de la tarde, para detectar a los conductores de vehículos que no respetan la señal roja del semáforo. La tarea la realizaron dos observadores independientes, con una confiabilidad del 98%. Se consideró esta conducta como objeto de estudio, al identificarla como peligrosa e indicadora de un cierto deterioro cultural. Se encontró que por las tardes, los autos particulares, al este de la ciudad son los infractores mas frecuentes. Se discuten algunas variables que podrían relacionarse con estos hallazgos, así como la necesidad de acciones inmediatas.

Palabras Clave: Tránsito vehicular, trasgresión de la luz roja, ciudad de Oaxaca.

A partir del invento y comercialización de los automóviles, en el contexto de la segunda "revolución industrial", la vida urbana de los conglomerados humanos cambió definitivamente. Las ciudades mismas, se fueron adaptando más al uso de estos vehículos, que al libre tránsito de las personas (ahora llamadas "peatones").

Con el tiempo y los giros del mercado, fue mas fácil que se llegara a esta actualidad, donde tener un carro resulta una "necesidad" y es posible adquirirlo, a un precio razonable, sin mayor dificultad.

Mucha gente tuvo que aprender a conducir y mucha otra a defenderse del automóvil. Pronto aparecieron regulaciones para el tráfico, señalamientos viales, oficinas para expender licencias, impuestos por tenencia y una diversidad de industrias y negocios paralelos, como servicios de lavado y reparación, fábricas de accesorios y refacciones, etc.

Se diseñaron y construyeron automóviles para diferentes usos y circunstancias: autos militares, autobuses de pasajeros, camiones de carga, mezcladores de cemento, pipas, carros de bomberos, patrullas, ambulancias, autos de lujo, deportivos, compactos, camionetas y vehículos todo terreno. Incluso, la conducción de automóviles se convirtió en un deporte: rallies, hot roads,

funny cars, dragsters, fórmula 1, gran turismo, etc.

La posesión de uno de estos vehículos se convirtió en símbolo de estatus o de poder, en un icono de éxito o en un recurso de seducción. Particularmente, aquellos modelos y marcas comerciales considerados como "de lujo", de producción limitada o autos de colección. Al mismo tiempo, se empezó a observar como las personas, al conducir, se tornaban irascibles, impulsivas e irrespetuosas.

Las estadísticas de accidentes provocados por conductores son parte de la "nota roja" cotidiana, muchas veces con resultados funestos.

Los riesgos de conducir en estado de ebriedad, son conocidos por todos. La necesidad de hacer uso del "cinturón de seguridad", también.

En este trabajo, se reportan las observaciones efectuadas sobre los conductores de automóviles en la ciudad de Oaxaca, de su comportamiento ante la luz roja del semáforo, con objeto de disponer de un índice acerca de: (1) el grado de socialización de sus habitantes y residentes, y (2) la consecuente necesidad de generar acciones para el control de este comportamiento.

¹ Trabajo presentado en el 4º. Coloquio Nacional de Investigación Estudiantil en Psicología, realizado en la FES-IZTACALA de la UNAM, en abril del 2005

Método

Sujetos

Conductores de camiones, autos particulares y taxis, deambulando en la ciudad de 08:30 a 09:00 horas o de 13:30 a 14:00 horas, en 5 arterias populosas de la ciudad: Norte, sur, este, oeste y centro.

Materiales

Se utilizó un protocolo de observación, para llevar a cabo un registro de frecuencia de la conducta de “pasarse el alto” (Anexo).

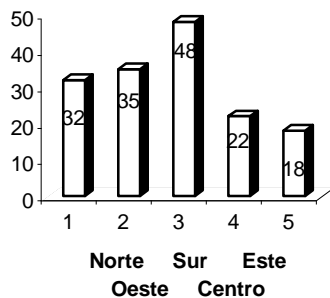
Procedimiento

Durante 5 días consecutivos, dos observadores independientes anotaban el número de veces que los conductores “se pasaban el alto”, en los 2 horarios escogidos y en los 5 escenarios que seleccionamos. Se evaluó la confiabilidad de los registros.

Resultados

Los resultados de nuestras observaciones aparecen en las siguientes gráficas.

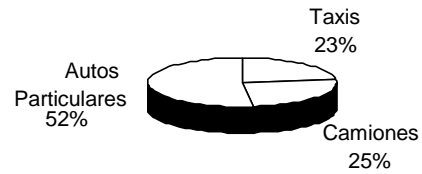
¿Dónde se pasan mas el alto?



Gráfica 1.- Frecuencia de infracciones por área de la ciudad.

En la gráfica 1 se puede notar que en el Centro de la ciudad hay menos incidencia de conductores que se pasan el alto y hay una mayor incidencia en la zona Este, que corresponde a las vialidades que conducen a la carretera con dirección al Istmo, tanto en la vía de entrada como de salida.

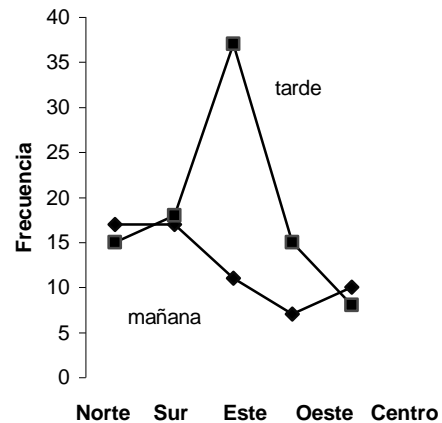
¿Qué vehículos se pasan el alto?



Gráfica 2.- Porcentaje del tipo de vehículos infractores.

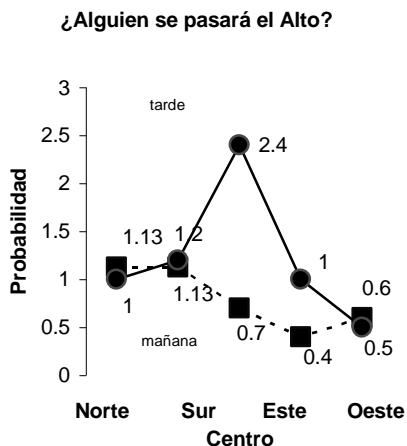
La gráfica 2 permite apreciar que son los autos particulares los que, en su mayoría, cometen la infracción de no hacer alto ante la luz roja del semáforo. Los taxis y los camiones mantienen un porcentaje equiparable.

¿Cuándo se pasan mas el alto?



Gráfica 3.- Distribución de infracciones por tiempo y lugar.

En la gráfica 3 se estima que es al inicio de la tarde cuando se respeta menos la señalización de alto en el semáforo, aunque en las zonas norte y centro de la ciudad hay una pequeña inversión de este efecto, con diferencias muy pequeñas.



Gráfica 4.- Distribución de probabilidades.

Ahora, en la gráfica 4, que es muy parecida a la anterior, aparecen las probabilidades de que alguien se pase el alto, por tiempo y lugar. Vemos ahí que muchos valores son superiores al 1, lo que indica que podemos tener casi la seguridad de que en otras observaciones, en el mismo lugar y hora, algún conductor no respetará la señal de la luz roja en el semáforo.

Discusión

Como hemos visto, en todos los periodos de observación que realizamos, en diferentes zonas de la ciudad, hubo conductores que no respetaron el alto y continuaron avanzando. La incidencia mas baja fue en el Este durante la mañana.

Puede haber factores que determinen esta distribución, como la densidad vehicular de las vías, la población asentada o la localización de inmuebles que albergan oficinas, escuelas u otros servicios.

El que sean los autos particulares los que mas de la mitad de las veces, que otros automóviles, se pasen los altos, nos lleva a pensar que a esta población debería dirigirse cualquier programa emergente de educación vial. Por supuesto, sin descuidar a los taxis y los camiones.

Ahora bien, la observación de que a inicios de la tarde sea el momento donde se cometen mas infracciones de este tipo, podría deberse a los horarios de entrada y salida de las oficinas y de las escuelas, así como del periodo para tomar alimentos, de quienes laboran con un horario continuo.

Sin duda, estas reflexiones y sugerencias para explicar nuestros datos deberían ser motivo de una investigación más amplia. Así mismo, es oportuno decir que en nuestra búsqueda, no encontramos bibliografía sobre el tema o reportes de hallazgos experimentales, como el que se hace en este documento.

Conclusión

Conductores y peatones están a merced del peligro que representa que algunos vehículos no respeten la señal de la luz roja en el semáforo, además de que esta conducta es muestra del grado de deterioro de una cultura cívica basada en el respeto de las normas. Las autoridades de Tránsito Municipal y la Regiduría de Educación, deberían hacer algo.