

Identificación de creencias subyacentes a conductas violatorias de las normas de tránsito. Una aplicación de la Teoría Fundamentada

Escanés, Gabriel
Bustamante, Laura Andrea;



Identificación de creencias subyacentes a conductas violatorias de las normas de tránsito. Una aplicación de la Teoría Fundamentada

Gabriel Escanés¹; Laura Andrea Bustamante²

Universidad Siglo 21, Argentina. ¹gaescanes@gmail.com; Gabriel.Escanes@ues21.edu.ar;
²lauraabus@gmail.com; Laura.Bustamante@ues21.edu.ar

Resumen. Este artículo aborda la problemática de los atropellos a peatones y choques entre vehículos en Argentina. Si bien su ocurrencia responde a factores mecánicos (como estado del vehículo), ambientales (como el clima) y humanos (como conductas riesgosas de los transeúntes), se estima que éstos últimos participan en el 90% de los casos. En este sentido, el principal objetivo de este trabajo se enfocó en identificar y comprender aquellas creencias subyacentes a los comportamientos riesgosos, específicamente aquellos que resultan de la violación de normas de tránsito. Se propuso una metodología cualitativa cuyo interés se centra en la interpretación de los hechos humanos. En este contexto, se desarrolló el procedimiento analítico propuesto por la teoría fundamentada. El artículo concluye que la violación de las normas se produce, entre otros aspectos, como consecuencia de la impaciencia de los transeúntes producida por la interpretación de las normas como barreras obstaculizadoras de la inmediatez.

Palabras clave: Creencias; atropellos; choques; normas; violación.

Identification of beliefs underlying behaviors that violate traffic regulations. An application of the Grounded Theory

Abstract. This paper addresses the issue about pedestrians run-over and collisions between vehicles in Argentina. Although its occurrence responds to mechanical factors (such as the state of the vehicle), environmental factors (such as climate) and human factors (such as risky behaviors of transients), it is estimated that the latter participate in 90% of the cases. In this sense, the main objective of this work was focused on identifying and understanding those beliefs underlying the risky behaviors, specifically those that result from the violation of traffic regulations. It was proposed the use of the qualitative methodology whose interest focuses on the interpretation of human events. In this context, the analytical procedure proposed by the grounded theory was developed. It is concluded that violation of norms occurs, among other things, as a consequence of the impatience of passers-by produced by the interpretation of the norms as impeding barriers of immediacy.

Keywords: Beliefs; run over; collisions; norms; infringement.

1 Introducción

El problema de los atropellos de peatones y choques entre vehículos reviste interés por su impacto negativo en la sociedad. Cada vez que ocurren estas situaciones, se generan costos a) materiales (vehículos, propiedades públicas y pertenencias privadas de los transeúntes), b) sanitarios (primeros auxilios, traslado en ambulancias, atención hospitalaria y rehabilitación), c) administrativos (intervención de policías, bomberos, jueces y abogados) y d) humanos (muertes, destrucción de familias, lesiones físicas, alteración del plan de vida, menor productividad y daños psicológicos) (Chile. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2014). Dados los costos mencionados, los eventos viales que resultan en atropellos de peatones y colisiones de vehículos representan un problema de salud pública (Macías, Filho, & Alazraqui, 2010).

En el mundo, se estima que cada año mueren alrededor de 1,25 millones de transeúntes (más de 140 personas por hora) y hasta 50 millones resultan heridos. Si se considera el período comprendido entre 2010 y 2013, el número de muertes en ocasión de tránsito aumentó en muchos países de ingresos

bajos y medios, como es el caso de Argentina. En caso de mantenerse la tendencia creciente, la cifra de personas que fallecerán en situaciones de tránsito podría representar la séptima causa de mortalidad mundial para el 2030 (World Health Organization, 2016).

En Argentina, según datos registrados entre los años 1999 y 2003, fallecieron más de 16,6 mil personas, alcanzando una tasa anual promedio de 11,9 cada cien mil habitantes (Geldstein & Bertonecello, 2006). Hacia fines del primer decenio del Siglo XXI, el riesgo de muerte registró un leve aumento alcanzando una tasa de mortalidad vial de 12,3 muertes cada cien mil habitantes (de los Reyes, Pérez Ponsa, & Blumenthal, 2014). En el año 2011, según la Dirección de Economía de la Salud de Argentina, los costos económicos asociados con las lesiones y defunciones en ocasión del tránsito superaron los 616 millones de dólares estadounidenses. El 97% de ese costo se correspondió con la pérdida de productividad por muerte prematura y el 3% restante con los costos sanitarios (hospitalización, traslado en ambulancia, atención a víctimas no fatales no hospitalizadas y rehabilitación) (de los Reyes et al., 2014).

Los atropellos y colisiones viales suceden como resultado de una multiplicidad de factores de riesgo que se presentan a partir de la interacción entre 3 elementos del sistema vial: a) los vehículos de transporte (estado de los neumáticos o frenos, por ejemplo), b) la infraestructura vial y su entorno (diseño de la vía, intensidad del tránsito, estado del pavimento o señalización, por ejemplo) y c) el hombre (conducta del transeúnte) (Montoro, Alonso, Esteban, & Toledo, 2000). El factor humano refiere a múltiples conductas riesgosas que los sujetos adoptan a la hora de conducirse. Así, la conducción a velocidades elevadas, excesivas o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, la no utilización del cinturón de seguridad, o cualquier infracción a los códigos de circulación representan comportamientos que incrementan la probabilidad o riesgo de que el transeúnte participe en un atropello o choque. Numerosos estudios indican la relevancia de las conductas al estimar que intervienen, aproximadamente, en el 70% o 90% de los atropellos y colisiones de tránsito (Alfaro Basso, 2008; Martos, Roa, Montoro, & Tortosa, 2012; Montoro González & Roca Ruiz, 2007; Toledo Castillo et al., 2006).

Los comportamientos en general, y los vinculados a la violación de normas de tránsito en particular, pueden ser explicados a partir de la noción de “creencia”. El significado de creencia remite a tener algo por cierto o verdadero, sin conocerlo de manera directa o sin que esté comprobado o demostrado. Se trata de tener algo por verosímil o probable, de tener un hecho por existente y real. Según Villoro (2013), esta acepción de creencia implica tener un conjunto de expectativas que regulan las relaciones del sujeto con el mundo que lo rodea. En este sentido, la creencia opera como una guía de posibles conductas que pone en situación a un sujeto, es decir, lo dispone a responder de determinadas formas y no de otras, ante las más variadas circunstancias. Así, por ejemplo, si un conductor cree que los inspectores de tránsito tienen autoridad de control, estará dispuesto a: (a) detener el vehículo ante la indicación, (b) mostrar la documentación al ser requerida, (c) acatar las sanciones al ser labradas, etc. El sujeto estará dispuesto a ejecutar esas acciones y no las contrarias porque cree que los inspectores de tránsito tienen autoridad de control. Su creencia explica diversas acciones que, sin ella, serían incoherentes.

En Argentina, la relación entre creencias y conductas violatorias de las normas de tránsito ha sido estudiada a partir de diversas perspectivas. Desde el enfoque psicológico, Bibian (2008), analizó la influencia de los factores de la personalidad (generales, particulares y vinculares) en la conformación de la conducta vial. En este sentido, la atención, percepción, memoria, inteligencia, pensamiento (creencias) e imaginación, entre otros factores de la personalidad, estructuran la actividad del conductor o del peatón. Dado que los transeúntes no forman parte de un grupo homogéneo donde los factores de la personalidad sigan sólo un patrón, se identificaron 5 estilos de conducta vial organizadas en dos categorías, una referida al estilo vial sano y otra al estilo patológico. Dentro de esta

segunda tipología, el autor distingue los estilos: (a) entorpecedor, (b) grandioso, (c) precipitado y (d) violento.

Desde el punto de vista de la sociología, Toledo (2012), analizó el modo en que la ideología, la globalización, la división social del trabajo y los sistemas de dominación influyen en las relaciones sociales en general y entre transeúntes en particular. Entendida como una concepción del mundo que rodea al peatón y al conductor, la ideología propone un repertorio de principios, valores y creencias que deben ser privilegiados a la hora de la interacción entre transeúntes. En el marco de la cultura argentina, el autor identificó que se privilegia la lógica de la actividad lucrativa y la velocidad de la circulación.

Desde la perspectiva semiótica, Merlino (2012), identificó las premisas implícitas que representan las creencias de los transeúntes argentinos al argumentar o justificar su proceder o el de terceros en relación al tránsito vehicular y a las normas que lo rigen. La investigación se basó en el análisis del discurso, que implicó estudiar las cogniciones sociales (creencias), las relaciones sociales de los transeúntes y el discurso a partir del cual se reproducen los aspectos ideológicos de los grupos sociales. La identificación de las premisas implícitas permitió comprender el sistema de creencias que sostiene, como una estructura, a los modelos de acción (representación de sí mismo que el sujeto desarrolla sobre su hacer) y de situación (representación del sujeto sobre su ser/estar) que desarrollan los actores sociales. En este sentido, los sistemas de creencias orientan la conducta de los transeúntes. El autor reconoce 4 tipos de conductores orientados por diferentes sistemas de creencias que predominan en la argumentación: (a) individualista (self-oriented) que considera condiciones propias del sujeto, (b) reivindicador del derecho a trasgredir, (c) respetuoso en el cumplimiento de sus deberes, y (d) evitador de riesgos o peligros.

Dado que las creencias explican los comportamientos, al representar condiciones iniciales necesarias para que éstos ocurran, se planteó el siguiente interrogante central que orientó esta investigación: ¿Qué creencias subyacen a las conductas violatorias de las normas de tránsito en transeúntes argentinos?

Para dar respuesta a esta pregunta de investigación, se adoptó la propuesta de Villoro (2013), que define a la creencia como “un estado disposicional adquirido que causa un conjunto coherente de respuestas y que está determinado por un objeto o situación objetiva aprehendido”. Desde esta perspectiva, los principales objetivos de esta investigación se centraron en: (a) identificar y analizar las creencias que subyacen a las conductas de incumplimiento de las normas de tránsito, y (b) reconocer las razones que los transeúntes utilizan para sostener las creencias vinculadas con la violación de normas.

2 Métodos

2.1 Paradigma de investigación

En el marco del paradigma constructivista (Ruiz Olabuénaga, 2012; Valles, 1997), se propuso la aplicación de la metodología cualitativa que, según Vasilachis de Gialdino (2006), se caracteriza por 3 aspectos: (a) su principal interés está vinculado con el modo en que el mundo es comprendido y producido desde el punto de vista de los participantes, sus sentidos, experiencia y conocimientos, (b) es interpretativa, inductiva, multimetódica y reflexiva, y (c) busca descubrir y desarrollar teorías fundamentadas empíricamente.

En este sentido, Vieytes (2004) señala el alto valor que tiene la investigación cualitativa al problematizar el modo en que los individuos y grupos sociales constituyen e interpretan a la sociedad. Al respecto, Denzin y Lincoln (2012) expresan que los estudios cualitativos se realizan en los ámbitos

donde ocurren los fenómenos estudiados, intentando hacer sentido o interpretando dichos fenómenos en función de los sentidos que atribuyen los mismos actores.

La investigación cualitativa busca interpretar los significados que los individuos le atribuyen a sus experiencias y comprender las “estructuras conceptuales complejas” que representan la base de las prácticas, ideas y creencias de las personas bajo estudio (Castro Nogueria & Castro Nogueria, 2002). En este sentido, esta metodología permitió identificar y analizar creencias que subyacen a las conductas de riesgo que adoptan los transeúntes en Argentina.

La metodología cualitativa halla correspondencia con las investigaciones de tipo exploratorias cuya utilidad se relaciona con la clasificación, ordenamiento, análisis e interpretación de los datos. Esto puede lograrse como consecuencia de la flexibilidad de estos diseños, lo que significa que es posible optar entre diversas alternativas al momento de identificar dimensiones y categorías de análisis (Vieytes, 2004).

2.2 Técnica e instrumento de recolección de datos

Para la recolección de datos, se aplicó la técnica de entrevista en profundidad, que es una reunión que propicia la conversación entre un entrevistador y un entrevistado. Su utilidad reside en la posibilidad del investigador de comprender significados, perspectivas y definiciones del participante acerca del tránsito y las infracciones de las normas viales (Robles, 2011; Vieytes, 2004). Se utilizó una guía de pautas, como instrumento de recolección de datos. Como explica Merlino (2009), se trata de grandes tópicos que el entrevistador introduce, en diálogo con el entrevistado, para propiciar la construcción discursiva que permita dar cuenta de la subjetividad de éste último. En esta investigación, los temas fueron: (a) Principales ocupaciones cotidianas, (b) opinión sobre el tránsito en la ciudad y en rutas, (c) proceso de aprendizaje de conducción de vehículos, (d) percepciones sobre la conducción de vehículos propia y ajena, (e) criterios de flexibilización de normas de tránsito, (f) percepciones sobre las consecuencias de la violación de las normas de tránsito, y (g) percepciones acerca del control policial.

2.3 Universo de estudio y procedimiento muestral

La población de estudio estuvo formada por hombres y mujeres, con edades comprendidas entre 18 y 65 años, residentes en Argentina, que fueran conductores habituales de vehículos a motor. La selección de sujetos que formaron parte de la muestra se realizó mediante un procedimiento no probabilístico que siguió un criterio relacionado con el conocimiento previo del investigador sobre la conducta violatoria de las normas de los individuos. Específicamente, se adoptó un muestreo intencional con modalidad teórica, dado que no se determinó de antemano el número de sujetos a incluir en la muestra. En contraste, a medida que fue avanzando la investigación, se fueron seleccionando nuevos conductores a fin de captar la heterogeneidad de la población y enriquecer los hallazgos. El procedimiento concluyó luego de observar que la inclusión de nuevos sujetos a la muestra no aportaba variaciones en los datos y los nuevos incidentes codificados pertenecían a las mismas categorías desarrolladas. De este modo, el muestreo teórico se detuvo al considerar que se alcanzó la “saturación teórica” (Corbin & Strauss, 2015; Vieytes, 2004). La muestra final del trabajo estuvo compuesta por 37 personas.

2.4 Análisis de datos

Se aplicó el análisis propuesto por la teoría fundamentada, que permite la generación teórica a partir del discurso de los propios transeúntes, que son los que adoptan conductas riesgosas a la hora de desplazarse por la vía pública (Glaser & Strauss, 1967). El procedimiento comenzó a partir de la

codificación abierta, en la que los acontecimientos, objetos o acciones/interacciones descritos en las transcripciones de las entrevistas se conceptualizan (etiquetan) y luego se agrupan en función de propiedades en común. En este trabajo, se puso el foco en diversos incidentes que compartían características relativas a la valoración del tiempo de circulación necesario para trasladarse de un lugar a otro. Posteriormente las categorías fueron relacionadas con sus subcategorías mediante la llamada codificación axial. En esta instancia se identificaron las circunstancias en las cuales ocurren las acciones/interacciones, es decir, se reconocieron las conductas o modos de hacer que los entrevistados emplean. Al mismo tiempo se identificaron posibles consecuencias que los mismos transeúntes perciben en relación con sus propios comportamientos de incumplimiento de las normas de tránsito. Por último, mediante la codificación selectiva, se descubrió la categoría central o medular del trabajo de investigación (Corbin & Strauss, 2015). Todo el proceso de codificación se llevó a cabo mediante el software Atlas.Ti 7, que permitió sistematizar el análisis cualitativo (Friese, 2012).

Como se mencionó en el apartado anterior, las creencias son estados de disposición a actuar. Según Villoro (2013), las disposiciones no son observables y representan el estado en que un objeto tiene que estar para que, ante determinadas circunstancias observables (antecedentes) se produzcan determinadas conductas observables (consecuentes). Estas conductas son respuestas que el “sujeto” considera adecuadas dentro del rango de las alternativas posibles. Las disposiciones se expresan en una serie de enunciados hipotéticos, con la siguiente forma: “si el sujeto está en la circunstancia (C_1), se comportará como (X_1). Así, por ejemplo, observamos que, dadas determinadas circunstancias de golpe o presión, el vidrio se rompe. Para explicarlo, suponemos que el vidrio tiene una propiedad que llamamos “fragilidad” que no forma parte de los comportamientos observables. A partir de los enunciados hipotéticos, se deriva la creencia en que “el vidrio es frágil”.

Las disposiciones son propiedades intrínsecas del objeto sin las cuales no se daría el hecho al que se refiere el consecuente. Los hechos señalados como antecedentes en los enunciados condicionales, son condiciones necesarias, pero no suficientes, para dar lugar a los comportamientos consecuentes. Luego, es preciso añadir otra condición inicial “la disposición a...” (esto es la creencia) que no forma parte de los antecedentes y tampoco de los consecuentes. El estado de disposición precede a las circunstancias y conductas y subsiste después de ellas.

Las creencias de los transeúntes que subyacen a las conductas riesgosas se apoyan en razones que justifican la correspondencia del objeto creído con el objeto existente. Las razones representan las garantías de la existencia real del objeto creído, las cuales se infieren de un proceso de deliberación, donde se consideran cuáles garantías aseguran al sujeto que su acción está determinada por la realidad y se orienta por ella. Las razones responden a aquello que el sujeto percibe o interpreta, aprende, recuerda, imagina o fantasea. Por ejemplo, una razón para creer que el vidrio es frágil, es que observe (perciba) la rotura de un vidrio, o que un amigo indique que se rompió un vidrio y yo confíe en él. En este trabajo se identificaron las razones que garantizan a los transeúntes que aquello creído es parte del mundo.

3 Resultados

3.1 Identificación de los enunciados hipotéticos

La indagación se enfocó en lo que dicen los conductores y peatones acerca de la violación de las normas. En sus discursos, los transeúntes expresan creencias, opiniones, evaluaciones y deseos para apoyar o debilitar un punto de vista. Así, el primer paso del análisis que se propone en este trabajo fue identificar las circunstancias en las que los transeúntes entrevistados adoptan comportamientos

desviados respecto de la norma. A continuación, se presentan dos transcripciones que corresponden a diferentes entrevistados y que refieren a la velocidad a la hora de conducir un vehículo:

Entrevistado N° 20, hombre, 24 años, conductor de automóvil

"...Eh, por ahí hay algunas avenidas principales que no están sincronizados los semáforos. Eh, viste que vos siempre agarras la onda verde, que por lo general son 55 km/h, entonces vos vas... vos sabes que a 55 km/h pasas en verde. Por ahí, sí, te puedes trabar en uno. Pero, hay avenidas en las que están mal sincronizados, entonces la gente que ya sabe por ahí, o te das cuenta ya en el tercer semáforo, ya en el cuarto le metes a fondo [el pie] al acelerador para llegar [antes que cambie a rojo] y no comerte ese semáforo..."

Entrevistada N° 7, mujer, 32 años, conductora de automóvil

"...decir: oh... ¿cómo van a poner acá [un cartel que diga] 40 km/h? Me muero del aburrimiento. Me ha pasado de decirlo y generalmente cuando dice 40 km/h, generalmente, voy a 60 km/h o 70 km/h..."

En la primera transcripción, observamos que, dadas determinadas circunstancias de ausencia de coordinación entre semáforos de una vía, el transeúnte supera el límite máximo de velocidad permitido según la normativa vial vigente. En la segunda transcripción, observamos que, dadas determinadas circunstancias de cuestionamiento de la adecuación del límite de velocidad establecido por la norma, la conductora adopta el mismo comportamiento que el primer entrevistado.

De los discursos presentados anteriormente se derivan los primeros 3 de 128 enunciados hipotéticos identificados vinculados a violaciones de las normas de tránsito. Si bien esta serie de enunciados queda abierta ante la dificultad de agotar todas las circunstancias en que pueda reconocerse el incumplimiento de las normas, el objetivo apunta reconocer ciertos patrones en la disposición a actuar. Al relacionarlos, mediante el procedimiento de la codificación axial, se agruparon en categorías según su significación en términos de disposición o propensión a actuar a partir de la valoración del tiempo de circulación necesario para trasladarse de un lugar a otro. La figura 1 muestra algunas de las condiciones que preceden diversas conductas violatorias de las normas.

Ahora bien, como se mencionó en el apartado metodológico, para comprender la disposición a infringir las normas señaladas en los enunciados hipotéticos, debemos atribuir al transeúnte, un estado permanente de "impaciencia o intranquilidad" producida por una situación que obstaculiza la circulación o que se produce con tardanza, es decir que requiere el empleo de tiempo excesivo. En este sentido, cuando el transeúnte se encuentra en las circunstancias descritas en la figura 1, su estado de impaciencia lo dispone a la búsqueda de la inmediatez y, en consecuencia, a:

- superar el límite máximo de velocidad permitido
- advertir o llamar la atención sobre el retraso a otros transeúntes mediante la utilización de la bocina
- arrancar anticipadamente en una vía regulada por semáforos
- cruzar un semáforo en rojo
- continuar la marcha sin detener por completo el vehículo ante un cartel de "PARE"
- conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente
- estacionar en espacios próximos al destino del transeúnte, aunque estén expresamente prohibidos
- utilizar el teléfono celular durante la conducción, entre otras conductas

3.2 Las garantías de la creencia

En atención al cumplimiento del segundo objetivo de investigación, para explicar la disposición a la inmediatez ocasionada por el estado de impaciencia de los transeúntes entrevistados fue necesario identificar las garantías o razones de los hechos creídos. Para ello, resultó preciso comprender el modo en que tales hechos fueron percibidos o interpretados por los transeúntes. Siguiendo con el análisis de

la primera transcripción del apartado anterior, el entrevistado percibe que la detención en un semáforo en rojo representa un obstáculo o barrera que impide la fluidez en la propia circulación y, por tanto, genera demoras. Luego, en la segunda transcripción, la entrevistada percibe al límite máximo de velocidad como inadecuado. En ambos casos, sus interpretaciones sobre los hechos les garantizan a los transeúntes que sus conductas de aceleración y velocidad excesiva responden a un hecho del mundo real: la presencia de un obstáculo. En consecuencia, ambos están dispuestos a actuar contando con la existencia de un obstáculo y, de allí su conveniencia de evitar o sortear. La figura 2 muestra las razones que sostienen al estado de impaciencia.

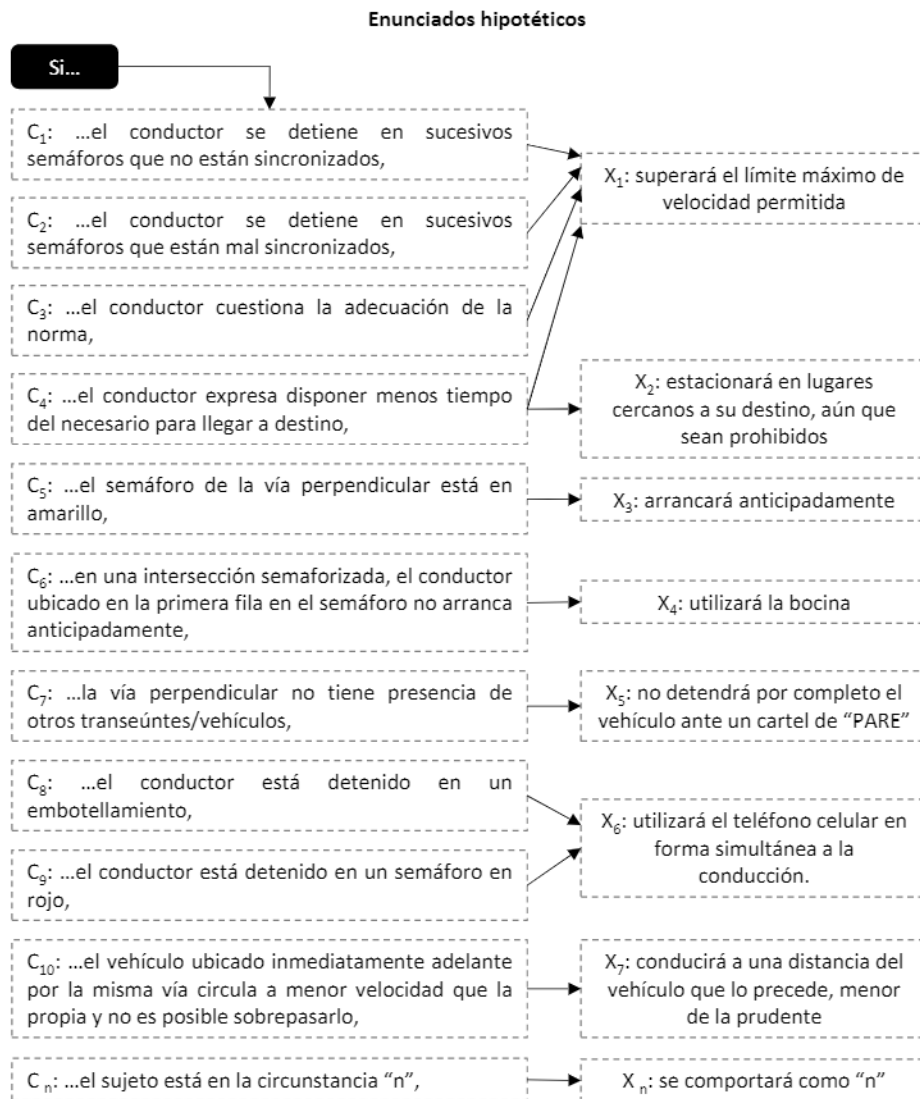


Fig. 1. Enunciados hipotéticos derivados de la identificación de circunstancias y conductas observables.

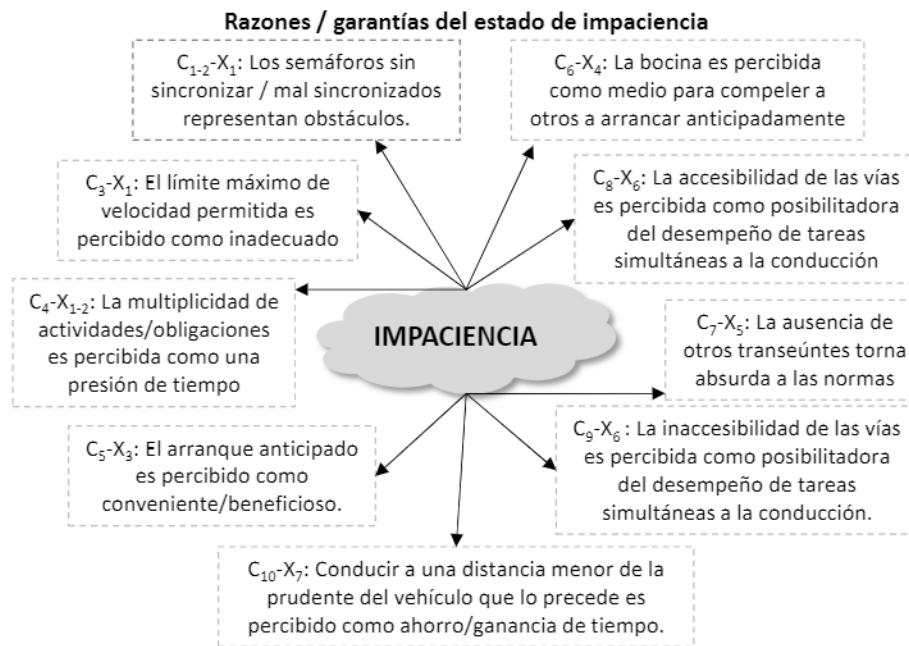


Fig. 2. Razones de los hechos creídos referidos a los enunciados hipotéticos sobre la “impaciencia”.

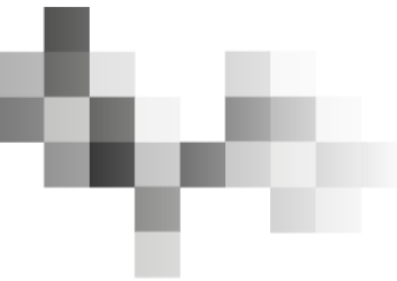
4 Discusión

La creencia, como propiedad intrínseca del sujeto, aporta un marco de coherencia a las conductas que los transeúntes adoptan. Las condiciones señaladas en el antecedente de los enunciados hipotéticos son necesarias, pero no suficientes, para dar lugar a la violación de las normas. Para que el sujeto incumpla la ley, es necesario el estado disposicional de impaciencia que lo dirige u orienta a la búsqueda de inmediatez que está presente antes de las circunstancias y conductas y subsiste después de éstas últimas. El estado de impaciencia forma parte de un sistema de creencias que el transeúnte desarrolla para vincularse con el mundo que lo rodea.

La impaciencia podría considerarse como la intolerancia a hechos que impidan o demoren la circulación (Naveteur, Cœugnet, Charron, Dorn, & Anceaux, 2013). En línea con otros estudios, la intolerancia se hace más evidente cuando los transeúntes experimentan una presión de tiempo, al disponer de menos tiempo del necesario para desarrollar las actividades que se proponen (Cœugnet, Miller, Anceaux, & Naveteur, 2013; Rastegary & Landy, 1993).

La percepción de las normas de tránsito como barreras obstaculizadoras de la inmediatez en la circulación, dispone a los transeúntes a adoptar conductas riesgosas. De acuerdo con Merlino (2009), en tanto las normas sean percibidas como entorpecedoras, los transeúntes asumirán estrategias de evitación. A partir de dicha interpretación, el transeúnte considera adecuada, por ejemplo, la conducción a velocidades elevadas y/o excesivas para evitar detenciones en semáforos en rojo o tardanzas en la circulación. La estrategia de conducción a velocidades por encima del límite máximo permitido por la ley ha sido observada en otros estudios anteriores (Elvik, 2009; Fuller et al., 2008).

Las políticas públicas tendientes a reducir la frecuencia de conductas riesgosas en el tránsito, deberían plantear la insuficiencia de las razones que sostienen el estado de impaciencia de los transeúntes. Esto es, incorporar nuevas garantías en los transeúntes que tornen incoherentes o incompletas a las actuales. Así, por ejemplo, los semáforos que no estén sincronizados en una misma vía dejarían de ser percibidos como obstáculos o el arranque anticipado al final del periodo de la luz roja de un semáforo no sería interpretado como conveniente o beneficioso.



Referencias

- Alfaro Basso, D. (2008). Problemática sanitaria y social de la Accidentalidad del transporte terrestre. *Revista Peruana de Medicina Experimental Salud Pública*, 25(1), 133–137.
- Bibian, D. (2008). *Psicología vial - ¿Qué tipo de conductor soy?* Buenos Aires: Biblos.
- Castro Nogueira, M. A., & Castro Nogueira, L. (2002). Hacia una correcta comprensión de la metodología cualitativa. *Política Y Sociedad*, 39(2), 481–496.
- Chile. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. (2014). *Libro del nuevo conductor*. Santiago de Chile.
- Cœugnet, S., Miller, H., Anceaux, F., & Naveteur, J. (2013). How do time pressured drivers estimate speed and time? *Accident Analysis and Prevention*, 55, 211–218. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.02.040>
- Corbin, J., & Strauss, A. (2015). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory* (4 edition). Los Angeles: SAGE Publications.
- de los Reyes, L., Pérez Ponsa, M., & Blumenthal, I. (2014). Costo económico de las lesiones causadas por tránsito en Argentina Laura de los Reyes, María Eugenia Pérez Ponsa, Iván Redini Blumenthal. In Associação Brasileira de Economia da Saúde (Ed.), *XI Encontro Nacional de Economia da Saúde* (pp. 1–25). São Paulo. Retrieved from <http://abresbrasil.org.br/trabalhos/costo-economico-de-las-lesiones-causadas-por-transito-en-argentina.html>
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2012). *The Landscape of Qualitative Research*. London: SAGE Publications.
- Elvik, R. (2009). *The Power Model of the relationship between speed and road safety: Update and new analyses*. Oslo: Institute of Transport Economics. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.05.003>
- Friese, S. (2012). *ATLAS . ti 7 Guía Rápida*. Berlín: ATLAS.ti Scientific Software Development GmbH.
- Fuller, R., Bates, H., Gormley, M., Hannigan, B., Stradling, S., Broughton, P., ... Dolan, C. O. (2008). *The Conditions for Inappropriate High Speed : A Review of the Research Literature from 1995 to 2006*. Transport. London: Department for Transport.
- Geldstein, R. N., & Bertonecello, R. (2006). *Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina : diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención : becas "Ramón Carrillo-Arturo Oñativia," estudio colaborativo multicéntrico*. (Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación, Ed.) (1st ed.). Buenos Aires: Ministerio de Salud y Ambiente de la Nación.
- Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research* (Vol. 1). New Jersey: Aldine Transaction. <https://doi.org/10.2307/2575405>
- Macías, G. R., Filho, N. A., & Alazraqui, M. (2010). Análisis de las muertes por accidentes de tránsito en el municipio de Lanús, Argentina, 1998-2004. *Salud Colectiva*, 6(3), 313–328.
- Martos, F. J., Roa, J. M., Montoro, L., & Tortosa, F. (2012). Los conductores re-examinados: El transcurso del tiempo deteriora significativamente los conocimientos de los conductores. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 44(3), 83–94.

- Merlino, A. (2009). *Investigacion cualitativa: en las ciencias sociales*. Buenos Aires: Cengage Learning Editores S.A. de C.V.
- Merlino, A. (2012). *Investigación cualitativa y análisis del discurso. Argumentación, sistemas de creencias y generación de tipologías en el estudio de la producción discursiva*. Buenos Aires: Biblos.
- Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C., & Toledo, F. (2000). *Manual de seguridad vial: el factor humano*. Barcelona: Ariel-INTRAS.
- Montoro González, L., & Roca Ruiz, J. (2007). *El permiso por puntos : percepción de los conductores. Una investigación sociológica para evaluar el impacto inicial del permiso por puntos en la población española*. Barcelona: ARAG, Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros.
- Naveteur, J., Cœugnet, S., Charron, C., Dorn, L., & Anceaux, F. (2013). Impatience and time pressure: Subjective reactions of drivers in situations forcing them to stop their car in the road. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 18, 58–71. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.008>
- Rastegary, H., & Landy, F. J. (1993). The Interactions among Time Urgency, Uncertainty, and Time Pressure. In *Time Pressure and Stress in Human Judgment and Decision Making* (pp. 217–239). https://doi.org/10.1007/978-1-4757-6846-6_15
- Robles, B. (2011). La Entrevista en profundidad: Una técnica útil dentro del campo antropofísico. *Cuicuilco*, 18(52), 39–49.
- Ruiz Olabuénaga, J. I. (2012). *Metodología de la investigación cualitativa. Metodología de la investigación cualitativa* (5ª). Bilbao: Universidad de Deusto.
- Toledo, R. L. (2012). *Sociología del tránsito*. (Colegio de Sociólogos de la Provincia de Buenos Aires, Ed.). La Plata: Al Margen.
- Toledo Castillo, D. F., Lijarcio Cárcel, D. J. I., Lloret Catalá, D. M. C., Sospedra Baeza, D. M. J., Hoyos Ortega, D. C., Hidalgo Fuentes, D. S., ... Puchades Villarreal, D. R. (2006). *Manual De Prevención De Accidentes De Tráfico En El Ámbito Laboral in-Itinere Y En Misión*. Valencia: INTRAS. Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial.
- Valles, M. (1997). *Técnicas cualitativas de Investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid: Síntesis.
- Vasilachis de Gialdino, I. (2006). La investigación cualitativa. In *Estrategias de investigación cualitativa* (p. 277). Buenos Aires: GEDISA.
- Vieytes, R. (2004). *Metodología de la investigación en organizaciones, mercado y sociedad: epistemología y técnicas*. Editorial de las Ciencias.
- Villoro, L. (2013). *Crear, Saber y Conocer*. (2ª edición). México: Siglo XXI.
- World Health Organization. (2016). *WHO | Global status report on road safety 2015*. WHO. World Health Organization. Retrieved from http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/