

La creencia en la supremacía de la voluntad propia en la violación de normas de tránsito

Belief in the supremacy of one's will in violating traffic rules

Gabriel Escanés

Universidad Siglo 21, Argentina
gaescanes@gmail.com

Recibido: 21/09/2019

Aceptado: 18/02/2020

Formato de citación:

Escanés, G. (2020). "La creencia en la supremacía de la voluntad propia en la violación de normas de tránsito". *Aposta. Revista de Ciencias Sociales*, 86, 125-142, <http://apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/gaescanes.pdf>

Resumen

Este artículo presenta un trabajo de investigación acerca de la problemática de los atropellos a peatones y choques entre vehículos que ocurren como consecuencia de la adopción de conductas violatorias de las normas en Argentina y Chile. Se estima que estos comportamientos desviados de la norma intervienen en el 90% de las muertes de los transeúntes en ocasión del tránsito. El principal objetivo de este trabajo se enfocó en identificar y comprender creencias en torno a la otredad, a partir de las cuales cobra sentido la adopción de comportamientos riesgosos en el tránsito. Se propuso el empleo de 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. Se utilizó una investigación de tipo exploratoria que permitió identificar situaciones en las que los transeúntes adoptan conductas transgresoras de la normativa vial y reconstruir las categorías específicas que los participantes emplearon en la conceptualización de sus propias experiencias viales. El artículo concluye con una reflexión acerca del sentido hegemónico que adquiere la voluntad propia en el incumplimiento de normas por parte de transeúntes.

Palabras clave

Conductor, creencia, peatón, normas, infracción.

Abstract

This paper presents a research about pedestrians run-over and collisions between vehicles in Argentina and Chile that occur as a result of the adoption of behaviors that

violate the norms. It is estimated that this deviant behavior is involved in 90% of deaths during the traffic running. The main objective of this work was focused on identifying and understanding beliefs about otherness, from which the adoption of risky behaviors in transit makes sense. 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. The exploratory research was used in order to identify situations in which passers-by adopt transgressive behavior of road regulations. This approach allowed to rebuild specific categories based on the conceptualization made by the participants about their own traffic experiences. The article concludes with a reflection on the hegemonic sense that acquires its own will in the non-compliance of rules by passers-by.

Keywords

Driver, belief, pedestrian, rules, infringement.

1. Introducción

Los eventos viales que resultan en lesiones y muertes de los transeúntes representan uno de los problemas de salud pública más preocupantes. En el mundo, este fenómeno sigue una tendencia creciente que actualmente alcanza la cifra de 1,35 millones de muertes cada año (más de 154 personas por hora). Dicho incremento trajo como consecuencia que la mortalidad vial pase a ser la octava causa de muerte más frecuente en la actualidad, escalando dos puestos del ranking respecto del año 2000 (World Health Organization, 2018). En América Latina, las defunciones en el tránsito alcanzaron una dimensión epidémica como consecuencia del gran crecimiento urbano e industrial y del aumento de vehículos matriculados (Macías *et al.*, 2010). En este sentido, en Argentina se registraron entre 10 y 15 muertes diarias de transeúntes durante el periodo 2000-2015, con tasas anuales de defunciones viales que oscilaron entre 9,3 y 13,1 personas cada cien mil habitantes. En ese mismo periodo, en Chile murieron, diariamente, entre 5 y 7 transeúntes alcanzando tasas de mortalidad vial que oscilaron entre 11,2 y 14,6 personas cada cien mil habitantes (Escanés, 2018).

Los eventos relacionados con lesiones de tránsito se pueden entender como “la consecuencia de una cadena causal de eventos y circunstancias en las que el sujeto siempre puede intervenir para evitarla o mitigar sus consecuencias” (San Román *et al.*, 2002: 19-20). En este sentido, la ocurrencia de defunciones en ocasión de la circulación de las personas responde a la interacción entre factores ambientales (como el clima), mecánicos (como el estado del vehículo) y humanos (conductas de los transeúntes). El factor humano hace referencia a múltiples conductas que los peatones, pasajeros y conductores adoptan a la hora de conducirse, que incrementan la probabilidad de que éstos participen en atropellos y choques. 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 este tipo de comportamientos riesgosos. Se estima que éstos últimos intervienen en el 90% de las muertes ocurridas en el tránsito (Alfaro Basso, 2008; Martos *et al.*, 2012).

En la interacción social que ocurre en el tránsito peatonal y vehicular, la adopción de conductas que infringen las normas de tránsito representa un modo de violencia ya que, dichas transgresiones incrementan la probabilidad de generar lesiones, muertes u otro tipo de daños mediante el uso del poder (real o simbólico) de los transeúntes (WHO, 2014). En el ámbito del tránsito, la violencia es:

“un proceso conformado por la confluencia de un conjunto de emergentes sociales, el cual se expresa mediante todas aquellas acciones –concretas o simbólicas– u omisiones que ponen en riesgo o causan daño físico, psicológico o patrimonial a las personas o infraestructura, generan consecuencias individuales y sociales que impactan en las instituciones que dan soporte al sistema vial y por ende en el desarrollo social y económico del Estado (Ortiz Cortés 2007: 253).

Desde este enfoque, las manifestaciones de violencia en el sistema vial surgen en contextos donde se enfrentan las particularidades de los transeúntes, cuyas experiencias en el tránsito no sólo afectan al propio sujeto, sino que también traen consecuencias para los demás usuarios del sistema vial. Como señala Ortiz Cortés (2007), las sociedades globalizadas de la actualidad fomentan la construcción de subjetividades que establecen vínculos de competitividad entre sí. En este sentido, el eje en torno al cual se establece la interacción social de los transeúntes responde a una categorización social, que divide a los sujetos en dos grupos: el endogrupo (nosotros) y varios exogrupos (ellos). Como señala Merlino (2012), la tendencia a dividir el mundo social en dos tipos de grupos responde a un conjunto de semas sociales que remiten a cualidades o características de los usuarios de la vía pública. Los sentidos sociales suelen presentarse en forma favorable cuando refieren a la propia imagen del sujeto, mientras que son más negativos al considerar a las demás personas (Baron y Branscombe, 2012). La atribución de estos juicios sociales, que los transeúntes hacen de sí mismos y de los demás, dan lugar a la formación de estereotipos que representan potenciales fuentes cognitivas de prejuicios. Los estereotipos sugieren que las personas poseen determinados rasgos o características típicas debido a su pertenencia a determinado grupo social (Bodenhausen y Hugenberg, 2009).

Los estereotipos y prejuicios que se atribuyen a peatones y conductores se han analizado en estudios previos, mediante la indagación acerca del modo en que los transeúntes perciben la frecuencia de irrespeto de las normas de tránsito. En Reino Unido, Suecia y Turquía se encontró que los transeúntes percibían a otros usuarios del sistema de tránsito como infractores más frecuentes, agresivos y violentos que los propios sujetos indagados. Esta diferenciación podría deberse a sesgos en la percepción de violencia propia y ajena o, incluso, a justificaciones de violencia propia como consecuencia del mismo tipo de conducta en otros transeúntes (King y Parker, 2008; Warner y Åberg, 2014).

Esta investigación se centra en las transgresiones de normas de tránsito vinculadas a la interacción entre transeúntes. Desde la perspectiva filosófica, 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. 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. Por ejemplo, si un conductor cree que los inspectores de tránsito tienen autoridad de control, estará dispuesto a: (a) detener el vehículo ante su indicación, (b) mostrar la documentación al ser requerida, y (c) acatar las sanciones al ser labradas, entre otras acciones. 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.

El vínculo entre creencias y conductas ha sido objeto de estudio en filosofía, sociología y psicología, entre otras disciplinas que se centran en la comprensión de la realidad humana. En lo que respecta a la problemática que se investiga en este trabajo, la correspondencia entre las creencias y los factores de riesgo que refieren a las conductas violatorias de las normas de tránsito ha sido estudiada a partir de múltiples enfoques teórico-metodológicos.

Desde un abordaje psicológico, Bibian (2008) analizó la influencia de los factores de la personalidad (generales, particulares y vinculares) en la conformación de la conducta vial. Según el autor, 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 solo 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 una perspectiva sociológica, 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 socio-semiótica, Merlino (2012) identificó las premisas implícitas que representan las creencias de los transeúntes argentinos al 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, estudiando las cogniciones sociales (creencias), las relaciones sociales 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.

En función de la relación explicativa que existe entre las creencias y las conductas, donde las primeras representan las condiciones iniciales necesarias para que las segundas ocurran, se planteó el siguiente interrogante central que orientó esta investigación: ¿Qué creencia subyace a los comportamientos transgresores de las normas de tránsito en transeúntes argentinos y chilenos? Para dar respuesta a esta pregunta de investigación se definieron dos objetivos de investigación: a) identificar las circunstancias en las que ocurren conductas violatorias de las normas, y b) reconocer los hechos creídos en relación con comportamientos riesgosos.

2. Metodología

Como parte del modelo constructivista, se aplicó una metodología cualitativa que resulta la más adecuada para el abordaje del problema formulado, en el que está en juego captar e interpretar discursos que reflejan percepciones, significados, prácticas,

normas y valores (Levitt *et al.*, 2018). Como señala Vieytes, la perspectiva cualitativa resulta pertinente dado que el objeto de estudio en este trabajo se caracteriza por elevada densidad subjetiva, abstracción y complejidad (Vieytes, 2009). 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.

Para la realización del trabajo se optó por un tipo de investigación exploratoria, cuya ventaja principal radica en su grado de flexibilidad, que permite al investigador clasificar, ordenar, analizar e interpretar los datos a partir de diversas alternativas al momento de identificar dimensiones y categorías de análisis (Vieytes, 2009).

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 y Strauss, 1967). El procedimiento se llevó a cabo mediante la codificación abierta, axial y selectiva (Corbin y Strauss, 2015). Todo el proceso de codificación se llevó a cabo mediante el software Atlas.Ti 7, que permitió sistematizar el análisis cualitativo (Frieze, 2014).

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”. En el apartado de resultados, se incluye una aproximación acerca del proceso que se realizó para identificar circunstancias en las que tienen lugar comportamientos transgresores de las normas, para luego derivar en la creencia que subyace a dichas conductas.

Para la recolección de datos se aplicó la técnica de entrevista en profundidad, 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). En este tipo de entrevistas suele utilizarse una guía de pautas, como instrumento de recolección de datos, que consta de un conjunto de áreas de indagación. Como explica Merlino (2009), se trata de grandes tópicos o áreas temáticas que el entrevistador introduce, en diálogo con el entrevistado, para propiciar la construcción discursiva que permita dar cuenta de la subjetividad de éste último.

La población de estudio estuvo formada por hombres y mujeres, con edades comprendidas entre 18 y 65 años, residentes en Argentina y Chile, que fueran peatones y conductores habituales de vehículos a motor. La selección de sujetos que formaron parte del estudio se realizó mediante un procedimiento no probabilístico en el que intervinieron criterios arbitrarios que permitieron establecer preferencias de acuerdo con los objetivos de investigación. Se seleccionaron a aquellos transeúntes que cumplieran el rol de peatón y conductor (con licencia vigente) habitualmente y habían incurrido en la violación de al menos una norma de tránsito del orden municipal, provincial o nacional. Para identificar a las personas transgresoras, se pidió a los participantes indicar si habían violado alguna norma de tránsito durante el último año. Se adoptó un criterio

intencional con modalidad teórica, dado que no se determinó de antemano el número de sujetos a incluir en el estudio. 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 al reflexionar sobre redundancia en los datos, conocida como la “saturación teórica” (Corbin y Strauss, 2015). Como se muestra en la tabla 1, las personas entrevistadas fueron 37, aproximadamente la mitad con nacionalidad argentina y el resto con nacionalidad chilena. Se buscó mantener cierta equidad en la cantidad de hombres y mujeres, así como en los grupos etarios.

Tabla 1. Participantes de la investigación

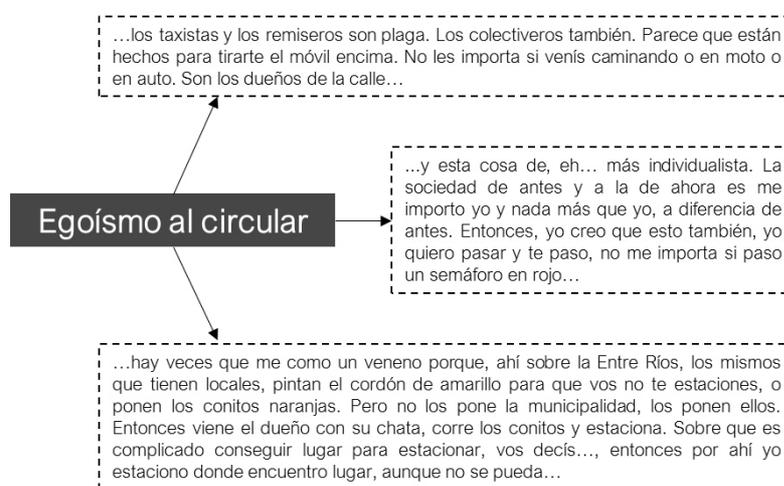
País	Sexo	Edad		Total
		18 - 40	41 - 65	
Argentina	Hombres	5	5	10
	Mujeres	5	4	9
Chile	Hombres	5	4	9
	Mujeres	5	4	9
Total		20	17	37

Fuente: Elaboración propia.

3. Resultados

Se presenta una breve descripción acerca del proceso analítico realizado para identificar creencias acerca de la otredad, que subyacen a las conductas violatorias de las normas de tránsito. En el marco de la teoría fundamentada, el primer paso consistió en la codificación abierta. Se identificaron las circunstancias en las que los transeúntes adoptaron comportamientos transgresores de las normas de tránsito. A cada circunstancia se le asignó un código con la finalidad de clasificarlo. Estos códigos fueron agrupados en función de sus características comunes bajo una misma categoría, la cual implica una serie de ideas analíticas que emergen de las transcripciones. En la figura 1 se puede observar, a modo de ejemplo, una de las categorías analíticas que surgió de las entrevistas y que se compone de 3 citas con características comunes.

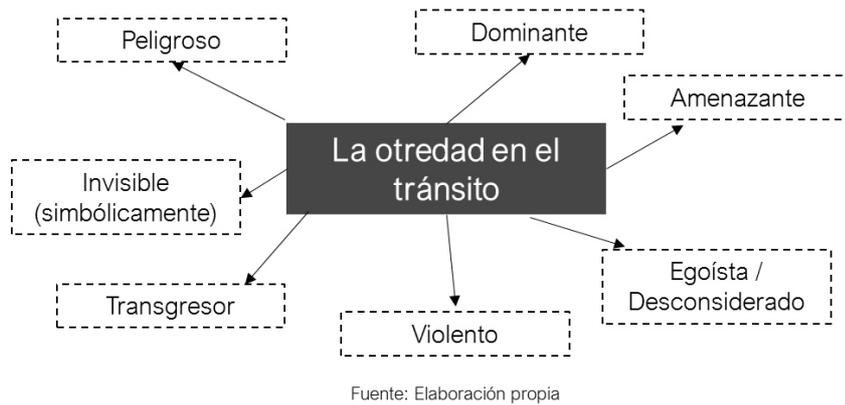
Figura 1. Codificación abierta



Fuente: Elaboración propia

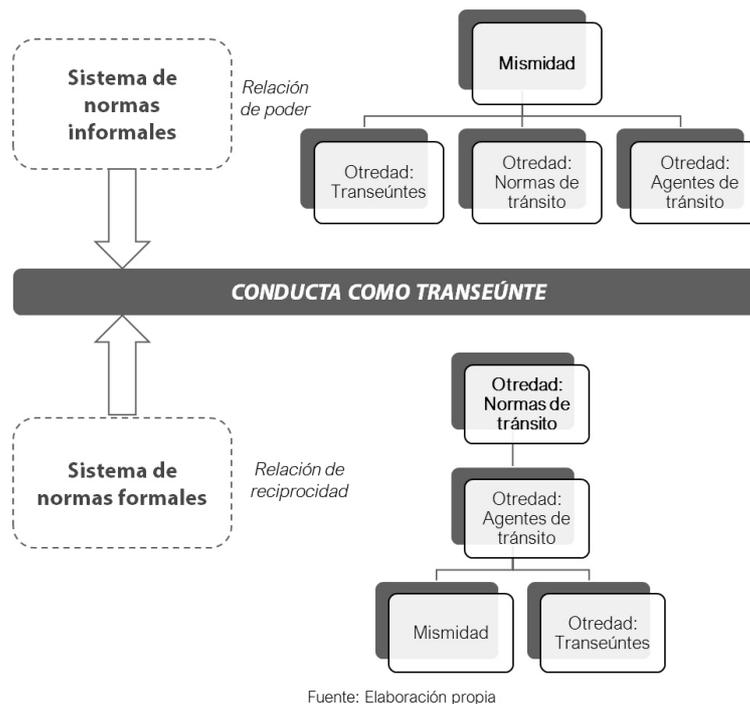
El segundo paso relaciona las categorías con sus subcategorías, en lo que se conoce como codificación axial dentro de la teoría fundamentada. De este eje se desprenden propiedades, dimensiones, condiciones, interacciones, estrategias y consecuencias del fenómeno al que hace referencia cada categoría. El proceso concluye al establecer hipótesis sobre cómo se dan las relaciones de la categoría con las subcategorías. En la figura 2 se observa, a modo de ejemplo, una categoría que refiere al modo en que los transeúntes perciben a los demás (la otredad) y su vinculación con subcategorías.

Figura 2. Codificación axial



Como etapa final del proceso analítico, se llevó a cabo la codificación selectiva, que consiste en articular las categorías y las hipótesis elaboradas en la codificación axial con una categoría central o medular. Aquí el nivel de abstracción es más elevado que en los primeros momentos analíticos. Esta categoría medular sirve para explicar de qué se trata la investigación. En la figura 3 se observa la disputa del poder entre la mismidad y la otredad, escenario que se comprenderá mejor en la interpretación de las entrevistas.

Figura 3. Codificación selectiva



Cuando los participantes de este estudio fueron indagados sobre sus experiencias como peatones y conductores y, más específicamente, sobre sus vivencias en torno a la violación de normas de tránsito, sus respuestas se estructuraron a partir de la significación de la interacción entre transeúntes. La relación entre diferentes usuarios de la vía pública se presenta, en los discursos de los participantes de este estudio, como un conflicto o enfrentamiento entre dos o más voluntades singulares y diferentes. En este sentido, la voluntad propia del sujeto se enfrenta con la voluntad ajena al mismo. Si bien las normas de tránsito apuntan a regular la conducta de los transeúntes, dando una solución al conflicto entre ambas voluntades, la interacción social en el tránsito se complejiza en ocasiones donde se violan las normas. Cuando ocurre una transgresión, la norma deja de tener esa capacidad resolutoria dando lugar a nuevos modos de solución del conflicto. Como ejemplo del enfrentamiento que se produce en la interacción social en el tránsito, se presenta el siguiente fragmento de una entrevista:

“...para saber si aprendiste a manejar, la prueba es salir vivo de la Plaza España en hora pico. Porque ahí, eh... es una batalla campal. Ahí es el que acelera primero, se manda y vos tenés que estar atento a esas cosas... frenar de golpe. Y si salís con el auto intacto de ahí, listo, ya podés manejar en cualquier lado del planeta tierra...” (Nicolás, 30 años, nacionalidad argentina).

En la transcripción anterior se observa que, ante la ocupación de un espacio por parte de otro transeúnte, de modo que omite la prioridad de paso en una rotonda y, por lo tanto, viola el artículo 66 de la normativa vigente (Ordenanza 9.981, 1998), el entrevistado frena de manera brusca, tal como se prohíbe en el artículo 74 de la misma legislación. Para explicar dicha maniobra repentina, es necesario considerar la conducta de “otro” transeúnte que condiciona al entrevistado, forzándolo a modificar su propia conducta, e incluso a transgredir una norma formal. En este sentido, la otredad aparece, en el discurso de los entrevistados, en un estado de apoderamiento que dispone a ese sujeto a compeler, mediante la fuerza, al propio entrevistado para que altere su conducta, en contra de su propia voluntad.

Desde el punto de vista de los participantes del estudio, la coerción ejercida por la otredad ocurre cuando los transeúntes perciben a los demás usuarios de la vía pública como rivales que pugnan por transitar u ocupar, de manera simultánea, un mismo espacio. Como se observa en el siguiente fragmento de una entrevista, el conductor no otorga la prioridad de paso señalada en el artículo 64 de la normativa vigente (Ordenanza 9.981, 1998):

“Me fui a trotar al parque y en un momento cruzo la calle. Cuando hice un par de pasos, ya casi a la mitad de la calle, un tipo arrancó, me tiró el auto encima y frenó a un metro mío. Yo cruzaba bien por la senda peatonal y no había semáforos. Cuando termino de cruzar el carril, el tipo del auto arranca, hace 5 metros más o menos y se frena de nuevo, baja la ventanilla y me grita: ¿Te crees que podés cruzar cuando quieras?, y le digo: ¿No ves la senda peatonal? Y me contesta: No podés cruzar así... estúpido...” (Adrián, 35 años, nacionalidad argentina).

Si bien esta situación se manifiesta una valoración de la inmediatez y la productividad del tiempo destinado a la circulación, al mismo tiempo se advierte la ocurrencia del conflicto como modo de interacción social en el tránsito. Aquí, la otredad propone el establecimiento de una relación competitiva con el propio transeúnte entrevistado, en función de la desigualdad de poder entre ambos sujetos. Es decir, en su

otredad, el conductor presiona al peatón asumiendo una posición dominante para dirimir la competencia.

Ante el planteo del conflicto por parte de la otredad, los transeúntes que representan la mismidad se enfrentan a la necesidad de resolver, de algún modo, esa disputa. En los discursos de los entrevistados, surgen dos tipos de estrategias tendientes a resolver el enfrentamiento. Una de las posibilidades se corresponde con una modalidad reaccionaria por parte de aquellos que son forzados en su conducta. En este contexto, los transeúntes alteran la relación propuesta por la otredad mediante la adopción de comportamientos que oponen una resistencia, en busca de evitar la imposición de la voluntad ajena. Así, como en el ejemplo visto anteriormente, frente a un conductor que presiona a un peatón para que termine de cruzar una calle, el peatón se expresa verbalmente y señala al conductor la inadecuación de su coerción. En estos casos, quien busca imponer su voluntad sobre el resto de transeúntes no logra su cometido.

La resistencia también incluye conductas que invierten el rol coactivo en la interacción social. Esto es, aquellos que inicialmente son forzados en su voluntad, compelen a quienes se impusieron en un primer momento a hacer algo contrario a su voluntad. Así, por ejemplo, un conductor que no concede la prioridad de paso a otro, en un momento dado, podría verse posteriormente involucrado en la situación opuesta, como consecuencia de la búsqueda de compensación por parte de quienes inicialmente se vieron coaccionados. En tanto los transeúntes establezcan algún tipo de resistencia a la coerción de la otredad, se mantiene, e incluso se profundiza, la rivalidad como modo de interacción entre los diferentes usuarios de la vía pública.

“...por ahí dejarme llevar por pasiones del momento. Como que alguien te adelanta y tú quieres competir con él. O que alguien hace una mala maniobra y tú le respondes con una simétrica, con una mala maniobra similar. Eh... alguien que casi te choca y tu entonces lo encaras...” (Jorge, 48 años, nacionalidad chilena).

La otra posibilidad de resolución del conflicto se corresponde con una modalidad adaptativa por parte de aquellos que son forzados en su conducta. Aquí, los transeúntes se acomodan, de alguna manera, a la subordinación propuesta por la otredad sin oponer resistencia, rompiendo o finalizando el esquema de rivalidad. Esta ausencia de resistencia sucede, especialmente, cuando los transeúntes interpretan a la otredad como una entidad que representa una amenaza o peligro para la seguridad del propio sujeto. En el siguiente fragmento se observa un ejemplo de lo antedicho donde, dadas determinadas circunstancias en las que otro conductor transgrede el artículo 69 de la normativa vigente (sobre luz de giro), el propio conductor ubicado inmediatamente detrás opta por realizar una maniobra (brusca) prohibida en el artículo 74 de la ordenanza municipal (Ordenanza 9.981, 1998).

“...como conductor, también. Creo que la falta, por ahí, de si vas a hacer... si te querés cambiar de carril. Por ahí, se mandan, no ponen guiño y tenés que andar frenando de golpe para no chocar...” (Pablo, 24 años, nacionalidad argentina).

En este caso, el propio conductor decide someterse a la voluntad impuesta por la otredad, como consecuencia de su interpretación sobre el peligro que representa cumplir con la normativa en el contexto descrito. Al interpretar a la otredad como una entidad potencialmente peligrosa, los propios transeúntes entrevistados manifiestan que, en ocasiones, la coerción ajena les genera una sensación de temor. Según Reeve (2018), el miedo es una emoción básica que no sólo se activa cuando el sujeto anticipa un daño

físico o psicológico, sino también cuando la expectativa del propio sujeto se dirige a considerar la imposibilidad de adaptación de sus habilidades para enfrentar el peligro venidero. A continuación, se muestran dos ejemplos de lo mencionado:

“A mí me pasa... por ejemplo, yo bajo de un semáforo que está en la Cárcano, la avenida donde está el Estadio Kempes, y el semáforo a veces te da prioridad. Pero hay veces que hay tipos que vos sabes que se puso en rojo y pasan en rojo 2 o 3 segundos después. Entonces vos no podés arrancar, aunque tengas semáforo en verde, por miedo a que te choquen si avanzas...” (Antonio, 46 años, nacionalidad argentina).

“...estaba detenida en un paso cebra en la mañana, y el tipo de atrás me chocó. Yo completamente detenida. Iba pasando un peatón por delante, en frente mío. Yo iba con mi hija arriba y todo fue súper angustiante. Pero bueno, no fue tan fuerte porque él ya venía frenando. Pero una lata, una lata. Desde esa vez, me quedó un poco de miedo y en esas situaciones si tengo que pasar en rojo lo hago...” (Antonella, 29 años, nacionalidad chilena).

En los fragmentos previos, las personas entrevistadas no siguen las indicaciones luminosas de los semáforos establecidas por el artículo 89 de la normativa vial (Ordenanza 9.981, 1998). En ambos testimonios, los propios entrevistados interpretan que la violación de dicha norma responde a una imposición de la otredad que no es posible de contrarrestar con maniobras propias. Frente a esa imposibilidad, los entrevistados deciden esperar, en un caso, y continuar con la marcha, en otro, a fin de mantener una distancia física con el peligro propuesto por la otredad.

La falta de resistencia de los propios entrevistados ante un conflicto, no sucede exclusivamente ante la percepción de la otredad como amenaza a la seguridad propia, sino que también ocurre cuando se percibe que las conductas ajenas ponen en riesgo la seguridad de quienes buscan imponer su voluntad. En los discursos de los participantes del estudio, los propios transeúntes deciden adaptar sus comportamientos, al valorar el peligro que significa oponer resistencia a la coerción ajena.

“...hoy, sin ir más lejos, iba manejando y tuve que frenar. Yo venía con el semáforo en verde, estaba en Entre Ríos cruzando la Chacabuco. A mitad de cuadra se me cruzaban [peatones]. Ahí en la zona, hay muchísimos mayoristas, entonces bajan de los camiones, suponte las bolsas con telas y ropa, las cargan en un carrito y el tipo no puede subir el cordón de la vereda para ir por la vereda con el carrito, entonces va por la calle. Entonces estaba el tipo este que llevaba el carrito con las telas y, encima, se cruzaba uno caminando por el medio de la calle no por la senda peatonal...” (Lucía, 32 años, nacionalidad argentina).

En este caso, se observa que la propia conductora detendrá el vehículo de manera brusca, tal como lo prohíbe el artículo 74 de la legislación (Ordenanza 9.981, 1998). En este contexto, la imposición de la voluntad de los peatones a la propia entrevistada supone una prioridad de aquellos sobre la conductora, de manera contraria a lo dispuesto por la normativa vigente.

La ausencia de resistencia de los propios usuarios de la vía pública, como modalidad de resolución de conflictos, ocurre, además, cuando la fuerza de la otredad supera a la capacidad de respuesta del propio transeúnte. Esto puede verse claramente en situaciones donde el entrevistado ocupa un rol de peatón y, al mismo tiempo, la otredad se conduce en algún tipo de vehículo. En este sentido, la imposición de la voluntad ajena se materializa a partir de la utilización del vehículo como elemento de

apoderamiento, frente al peatón que circula en condiciones de mayor vulnerabilidad. En los fragmentos que siguen, se puede observar lo mencionado, en contextos donde no se sigue el artículo 89 que regula las interacciones sociales en vías semaforizadas (Ordenanza 9.981, 1998):

“...si vas caminando, llegas a la esquina y tenés que esperar que se ponga en rojo y... esperas un ratito más, porque, por ahí se pone en rojo y los autos siguen pasando. Si cruzas ahí nomás te llevan por delante...” (Pablo, 24 años, nacionalidad argentina).

“...inclusive hoy, cuando llegue a mi casa, algo que me ha pasado como peatón... una camioneta, se pone en amarillo [el semáforo de la vía perpendicular al sentido de la circulación] y la camioneta sale. Y al frente estaba todavía en rojo y estaba cruzando un señor, unos 70 años habrá tenido, que tuvo que empezar a... onda meter un trotecito, para cruzar porque si no lo atropellaban...” (José, 37 años, nacionalidad argentina).

En los dos ejemplos los propios entrevistados tienen mayor probabilidad de resultar heridos o lesionados en relación a los conductores ya que están expuestos de forma más directa a eventuales impactos por atropellos. Si bien ambos ponen el cuerpo en la circulación, quien conduce vehículos se encuentra contenido dentro de una estructura física que el peatón no posee.

Cabe mencionar que la ausencia de resistencia de los propios transeúntes no se evidencia exclusivamente a partir de la diferencia de rol respecto de la otredad. En los discursos de los participantes del estudio, la adaptación de la conducta de aquellos que son forzados por la voluntad ajena, surge, además, entre transeúntes que ocupan un mismo rol. Así, por ejemplo, los demás conductores buscan imponerse a los propios entrevistados, a partir del mayor tamaño de los vehículos que conducen aquellos. En la transcripción que sigue se observa la infracción del entrevistado que opta por frenar de manera brusca, tal como se prohíbe la legislación chilena (Ley 18.290, 1984).

“...el micro te lo echan encima del auto. O sea, los buses son súper agresivos. Sobre todo, antes que no tenían un reglamento como el que tienen hoy por hoy. Entonces los micros se te pasaban por encima si tú tienes un autito chico y no queda otra que frenar...” (Agustín, 35 años, nacionalidad chilena).

La consideración de la otredad en términos de peligrosidad no sólo puede promover la ausencia de resistencia de los propios entrevistados, sino que, además puede impulsar la adopción de prácticas que permitan anticiparse a inconvenientes producidos por la disputa con el “otro”. En este sentido, los entrevistados manifiestan la necesidad de circular de manera defensiva o proteccionista, como en el ejemplo que sigue:

“Un día que hay un espectáculo en el Estadio Córdoba, decís: ¡No, es tierra de nadie, no hay control! Entonces eso es complicado. La gente por ahí estaciona en cualquier lado, hace infracciones, y entonces yo tengo que manejar mucho a la defensiva, tengo que cuidarme y frenar de golpe si es necesario...” (Antonio, 46 años, nacionalidad argentina).

En la cita anterior se observa que el propio conductor disminuirá bruscamente la velocidad, tal como se prohíbe en el artículo 74 de la legislación vigente (Ordenanza 9.981, 1998). Aquí, la vía por la que circula el entrevistado se presenta como un espacio disputado por varios transeúntes, lo cual se agrava al considerar la ausencia de controles

por parte de las autoridades locales. Más adelante, en otro apartado, se retomará esta valoración sobre la deficiencia para controlar el tránsito.

La rivalidad entre usuarios de la vía pública no ocurre únicamente frente a la voluntad de transitar u ocupar de manera simultánea, un mismo espacio. En los discursos de los entrevistados, la pugna tiene lugar, además, cuando la presencia de transeúntes es percibida como un obstáculo a la hora de desplazarse de un lugar a otro. En este sentido, la presencia del transeúnte interrumpe, restringe o demora la concreción de los planes y metas de la otredad.

“...me ha pasado... siempre me pasa que me tocan bocina para que avance cuando el semáforo todavía... dos segundos antes que el semáforo se ponga en verde. Eso me pasa siempre y me molesta. O haberme colgado un segundo y el semáforo está en verde y ya te tocan bocina, como que la gente está muy alterada, no tiene paciencia en la calle...” (Sol, 22 años, nacionalidad argentina).

“...más que todo uno tiende a ser imprudente cuando hay una situación que le estresa, como podría ser... esperar a alguien lento adelante suyo que no te deja pasar, entonces tocas bocina...” (Emilia, 45 años, nacionalidad chilena).

En las citas previas se observa el uso indebido de la bocina, con la intención de imponer una conducta infractora. En el primer caso, surge de considerar a la propia entrevistada como un obstáculo en el recorrido de los demás conductores, mientras que, en el segundo, se presenta una situación similar, aunque aquí es la propia conductora que compele a la otredad.

El estado de apoderamiento de la otredad, y su disposición a ejercer coerción sobre la voluntad propia de los transeúntes, supone una desconsideración hacia los usuarios de la vía pública. En los discursos de los participantes del estudio, la imposición de la voluntad ajena se estructura a partir de la atención desmedida que la otredad le asigna a su interés o voluntad, en detrimento de los propios entrevistados. Como se observa en el siguiente fragmento de entrevista, la otredad se presenta como una entidad egoísta:

“...hay veces que me como un veneno porque, ahí sobre la Entre Ríos, los mismos que tienen locales, pintan el cordón de amarillo para que vos no te estaciones, o ponen los conitos naranjas. Pero no los pone la municipalidad, los ponen ellos. Entonces viene el dueño con su chata, corre los conitos y estaciona. Sobre que es complicado conseguir lugar para estacionar, vos decís..., entonces por ahí yo estaciono donde encuentro lugar, aunque no se pueda. Lo mismo me pasa con otros que venden telas. Pusieron un carrito y cuando viene el camión, deposita la mercadería ahí, al carrito lo llevan para adentro y, entonces, ponen la cinta que ponen los policías cuando hay accidentes, la cinta blanca y roja. Todo atravesado, te ocupa dos lugares. Entonces viene el camión, ellos corren el carrito, lo dejan que estacione al camión... ¡está mal eso!...” (Lucía, 32 años, nacionalidad argentina).

En este testimonio se observa que la propia conductora estacionará en lugares prohibidos por el artículo 75 de la ordenanza municipal de la ciudad de Córdoba (Ordenanza 9.981, 1998), como consecuencia de las limitaciones ilegítimas impuestas por la otredad. Esta interpretación de la entrevistada también se aplica en ocasiones en las que los demás transeúntes se imponen mediante la colocación de conos o cintas de “peligro” sobre la calzada, sin el debido permiso otorgado por las autoridades municipales. En este sentido, el “otro” se presenta como alguien que no dedica atención a la propia entrevistada.

La desconsideración por parte de la otredad se vuelve más evidente cuando los transeúntes que imponen su voluntad interpretan que el resto de los usuarios de la vía pública están ausentes de manera simbólica. Es decir, la coerción ajena responde a la invisibilización del propio transeúnte. Esto se observa en contextos donde los “otros” transeúntes se atribuyen mayor importancia o relevancia a sus voluntades que al resto.

“...la gente por ahí piensa que va manejando sola... y puso baliza y se clavó ya ahí... y vos ibas atrás y bueno, tenés que frenar de golpe...” (Pablo, 24 años, nacionalidad argentina).

“...en el centro hay autos parados en cualquier lado. En un semáforo estás por doblar a la derecha. Estoy con el semáforo en verde y de repente se para el [auto] de adelante y tenés que frenar. No avanzaba, no avanzaba... era porque se estaban por bajar los hijos, porque no sé qué vieron y querían comprar...” (Mariela, 39 años, nacionalidad argentina).

“...la gente es muy egoísta para manejar en Santiago. No frena. Si hay un poco de congestión no frena antes de cruzar un semáforo verde. Cruza y no le importa quedar en la mitad de la calle tapando al otro. Entonces, uno que está en la otra calle, quiere pasar y no puede. Se empiezan a generar esos nudos con que nadie avanza y yo ahí empiezo con los bocinazos...” (Valentina, 41 años, nacionalidad chilena).

En las dos primeras transcripciones se observa la imposición de la otredad a las propias personas entrevistadas genera la transgresión por detenciones bruscas, prohibidas por el artículo 74 de la normativa vial (Ordenanza 9.981, 1998). En la tercera, la conductora opta por utilizar la bocina, tal como lo prohíbe el artículo 78 de la ley de Chile (Ley 18.290, 1984). En las tres transcripciones, los propios entrevistados son coaccionados a modificar su conducta, y su voluntad a partir de la falta de registro con que la otredad establece el vínculo.

El estado de apoderamiento de la otredad no se manifiesta en los discursos de los entrevistados exclusivamente en la conflictividad de la relación entre transeúntes. En ocasiones en las que el comportamiento violatorio de los demás usuarios de la vía pública no afecta al recorrido o la seguridad del propio entrevistado, la otredad aparece como una entidad que habilita a este último a adoptar conductas desviadas respecto de las normas.

“...y uno se flexibiliza, o sea, si ves que todos están doblando en segunda fila bum, vas y doblas en segunda fila. Si ves que todos los autos sobrepasan a los otros en una sola calle que tal vez no está tan permitido... vas lo haces nomás...” (Cecilia, 35 años, nacionalidad chilena).

“Pero todos los hacemos. Es decir, ¿oh... cómo van a poner acá 40 Km/h? Me muero del aburrimiento. Me ha pasado de decirlo y generalmente cuando dice 40 Km/h, generalmente voy a 60 o 70 [Km/h]...” (Yanina, 32 años, nacionalidad argentina).

“Después de un tiempo todo se nos van olvidando las cosas y uno se flexibiliza. Si ves que todos están doblando en segunda fila, vas y doblas en segunda fila. Si ves que todos los autos sobrepasan a los otros en una sola calle que tal vez no está tan permitido, vas y lo haces nomás...” (Sofía, 35 años, nacionalidad chilena).

En las transcripciones anteriores se observan comportamientos prohibidos en los artículos 75 y 82 de la ordenanza municipal (Ordenanza 9.981, 1998). La otredad no busca poner bajo su poder a la voluntad de los propios entrevistados, sino que estos últimos persiguen evitar la desigualdad con los demás, a partir de la adopción de conductas semejantes. Para los entrevistados, si el “otro” puede beneficiarse de algún modo, mediante el incumplimiento de las normas, entonces los propios entrevistados también pueden hacerlo. La argumentación sostenida por los participantes del estudio se basa y orienta por la conducta ajena. Para Merlino (2012), este tipo de argumentos sigue un patrón centrífugo, en el que los propios transeúntes reivindican su derecho a transgredir a partir de la violación de la otredad.

A tenor de lo expuesto hasta aquí, es posible señalar que la relación entre transeúntes se establece a partir de la división de los mismos en función de la voluntad propia y ajena. En los discursos de los participantes de este estudio, se identificaron 14 pares de sentidos (semas) sociales en los que se basa la categorización social. La otredad es percibida con los sentidos más negativos que se muestran a continuación:

• Calmado	↔	Apurado
• Seguro	↔	Peligroso
• Respetuoso	↔	Irrespetuoso
• Tranquilo	↔	Intranquilo
• Tolerante	↔	Intolerante
• Experto	↔	Inexperto
• Colectivista	↔	Individualista
• Prudente	↔	Imprudente
• Previsible	↔	Imprevisible
• Relajado	↔	Estresado
• Altruista	↔	Egoísta
• Concentrado	↔	Distraído
• Social	↔	Antisocial
• Paciente	↔	Impaciente

Entre los transeúntes de este estudio se identificaron estereotipos de sujetos que coaccionan la voluntad de los propios entrevistados. En sus discursos, peatones y conductores interpretan que el apoderamiento es un rasgo típico de los conductores del transporte público de pasajeros (taxis, remises y colectivos). Es decir, la adopción de conductas coercitivas en detrimento de la voluntad de los propios entrevistados es atribuida al grupo de pertenencia de conductores que persiguen la maximización de la productividad laboral en el tránsito.

“Me parece que hay como mucho avasallamiento del otro en la calle. Eh... como que esto de... me pasa mucho con los taxis y los remises. Se nota un montón que te primerean, que te pasan de largo, como que no hay mucho respeto por el otro en la calle...” (Julieta, 25 años, nacionalidad argentina).

“Los taxistas y los remiseros son plaga. Los colectiveros también. Parece que están hechos para tirarte el móvil encima. No les importa si venís caminando o en moto o en auto. Son los dueños de la calle...” (Nicolás, 30 años, nacionalidad argentina).

Estos comportamientos desviados de las normas pueden explicarse a partir de un eje central: el apoderamiento de la otredad que dispone a compeler a los entrevistados a modificar sus conductas, en contra de su voluntad. El estado de apoderamiento en el que los sujetos someten o ponen bajo su poder al resto de los transeúntes, supone una relación jerárquica entre los usuarios de la vía pública. En el análisis desarrollado se evidencia la modalidad que adoptan los sujetos para imponer su voluntad a los demás. En este sentido, la relación entre la mismidad y la otredad se establece en condiciones de preeminencia o supremacía de una de las dos voluntades: la propia.

Lo creído por los participantes de este estudio es que la voluntad ajena es de orden inferior o, dicho de otro modo, que la voluntad propia es hegemónica. Para los entrevistados, lo que garantiza la creencia en su preeminencia son sus interpretaciones de la otredad como entidades más transgresoras y peligrosas que la mismidad.

La creencia en torno a la preeminencia de la voluntad propia implica que los transeúntes se formen una serie de expectativas que regulan sus interacciones con el resto de peatones y conductores. Es decir, la supremacía de la voluntad propia funciona como una regla que dispone al sujeto a adoptar ciertas conductas violatorias, en vez de comportamientos conformes a las normas vigentes. En este sentido, esa regla señala que la voluntad propia debe predominar sobre la ajena, debe controlarla o dominarla y, en consecuencia, reducir la autonomía de la otredad.

El dominio de la voluntad ajena representa un acto ilegítimo para quienes son coaccionados, ya que la interacción no sigue el principio de reciprocidad por el cual los transeúntes deberían tener los mismos derechos y obligaciones, como lo establecen las normas de tránsito. En este sentido, la ilegitimidad surge del apoderamiento que no responde a un acuerdo en común, deliberado por ambas partes involucradas, tendiente a resolver el conflicto entre las diferentes voluntades de los transeúntes. Por el contrario, la imposición emerge unilateralmente a partir de la jerarquización de ambas voluntades.

4. Conclusiones

El análisis realizado en este trabajo resultó pertinente para explicar la ocurrencia de comportamientos riesgosos, como la violación de normas de tránsito, a partir de las creencias subyacentes en torno a la otredad. Aquí, las creencias no son entendidas como ocurrencias mentales, sino como disposiciones a actuar de una forma determinada. La disposición opera como una guía de acción que permite separar ciertas conductas adecuadas o permitidas, de otras excluidas o inadecuadas. En el análisis de los discursos se identificó una pauta central en la estructuración de los modos de transitar por la vía pública: la prevalencia de la voluntad propia. Desde la perspectiva de los transeúntes, dicha supremacía debe aplicarse para resolver situaciones de enfrentamiento entre la voluntad propia del sujeto y la ajena al mismo. Cuando los peatones y conductores interpretan que el interés de los demás transeúntes se contraponen al interés propio, se activa una sensación de apoderamiento que dispone a los sujetos a compeler, mediante la fuerza, a que el “otro” altere su conducta, en contra de su voluntad. Esta coerción de la voluntad ajena incluye transgresiones que persiguen la resolución del conflicto en la interacción social. Así, las transgresiones de las normas son adoptadas como medio para prevalecer coercitivamente frente la otredad. Esa coerción, ilegítima y violenta, se emplea como herramienta para resolver el conflicto entre las voluntades propia y ajena.

El estado de apoderamiento en el que los sujetos someten o ponen bajo su poder al resto de los transeúntes supone una relación jerárquica entre los usuarios de la vía pública. Es decir, el apoderamiento responde a la creencia de que la voluntad ajena es de orden inferior o, dicho de otro modo, que la voluntad propia es hegemónica. En el análisis de las entrevistas a transeúntes argentinos y chilenos se advierte que el apoderamiento o coerción ocurre cuando los transeúntes perciben a los demás usuarios de la vía pública como rivales que pugnan por transitar u ocupar, de manera simultánea, un mismo espacio. Esta competitividad que plantea un transeúnte en relación con los demás, puede resolverse de modo reaccionario o adaptativo por parte de quienes son forzados en su conducta. En el primer caso, la rivalidad se intensifica provocando mayores conductas riesgosas mientras que, en el segundo caso, hay una ruptura del esquema competitivo a partir de la ausencia de resistencia.

La adopción de estrategias reaccionarias o adaptativas, como modo de resolución del conflicto entre la voluntad propia y ajena, está influenciada por dos elementos: a) la interpretación de la otredad como una entidad amenazante o peligrosa para la seguridad de los transeúntes y b) la propia fortaleza o capacidad de respuesta para superar la coerción. Sin embargo, más allá de la estrategia que apliquen los transeúntes, el estado de apoderamiento supone una desconsideración hacia la otredad que llega, incluso, a percibirse simbólicamente como una entidad ausente para los usuarios de la vía pública.

Respecto a lo mencionado sobre la supremacía de la voluntad propia, cuando el peatón o conductor interpreta una rivalidad o competencia con los demás transeúntes, se activa el estado de apoderamiento sobre la otredad que opera como disposición o propensión a detener de manera brusca un vehículo, superar los límites de velocidad, estacionar en espacios prohibidos y utilizar la bocina en forma indebida, entre otras infracciones. Aquí, la violación de normas funciona como elemento de poder sobre la voluntad de la otredad.

La creencia identificada en los discursos de los entrevistados argentinos y chilenos acerca de la preeminencia de la voluntad propia, permite explicar una serie de conductas violatorias de las normas de tránsito. Es decir, las transgresiones analizadas tienen sentido en tanto los usuarios de la vía pública se forman, con mayor o menor fuerza, dicha creencia. Aquí, la hegemonía de la voluntad propia opera como una institución informal que contradice a las normas formales. Como señalan Helmke y Levitsky (2004), las instituciones informales (sociales) son reglas socialmente compartidas, usualmente no escritas, creadas, comunicadas y aplicadas fuera de los canales oficialmente sancionados. Mientras que, en contraste, las formales son creadas, comunicadas y aplicadas a través de canales ampliamente aceptados como oficiales. Desde esta perspectiva, la estructuración de las conductas en el tránsito responde al sostenimiento de un doble esquema normativo en el que conviven reglas que no son coherentes entre sí o, dicho de otro modo, que se contradicen.

Como sugieren Beramendi y Zubieta (2018), este conflicto normativo refleja la tensión entre las instituciones formales y las informales (sociales), en donde las primeras intentan lograr la convivencia social mediante la autoridad competente, mientras que las segundas promueven el incumplimiento de aquellas. Así, la interacción de transeúntes en Argentina y Chile se enmarca en un sincretismo normativo donde coexisten las creencias de los transeúntes y la autoridad institucional. Lejos de un entorno armonioso, esa coexistencia se plantea en términos de discusión de poder para regular la conducta de los transeúntes. Es decir, la creencia identificada en este trabajo disputa la posesión del poder con los demás transeúntes, con los agentes de tránsito y con las autoridades municipales, provinciales y nacionales que establecen las normas.

5. Bibliografía

- Alfaro Basso, D. (2008). "Problemática sanitaria y social de la Accidentalidad del transporte terrestre", *Revista Peruana de Medicina Experimental Salud Pública*, 25(1), pp. 133-137.
- Baron, R. A. y Branscombe, N. R. (2012). *Social psychology*. 13th ed, *Social psychology*. 13th ed. Boston: Pearson Education, Inc.
- Beramendi, M. y Zubieta, E. (2018). "The factorial validation of the Normative System Perception Scale: a proposal to analyze social transgression", *Acta.colomb.psicol*, 21(1), pp. 260-270.
- Bibian, D. (2008). *Psicología vial - ¿Qué tipo de conductor soy?* Buenos Aires: Biblos.
- Bodenhausen, G. V y Hugenberg, K. (2009). "Attention, perception, and social cognition", en Strack, F. y Förster, J. (eds.) *Social cognition: The basis of human interaction*. Philadelphia: Psychology Press, pp. 1-22.
- Corbin, J. y Strauss, A. (2015). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*. 4 edition. Los Angeles: SAGE Publications.
- Denzin, N. K. y Lincoln, Y. S. (2012). *The Landscape of Qualitative Research*. London: SAGE Publications.
- Escanés, G. (2018). *Conductas riesgosas subyacentes en la mortalidad vial de Argentina y Chile durante el periodo 2000-2015*. Universidad Nacional de Córdoba.
- Friese, S. (2014). *Qualitative Data Analysis with ATLAS.ti*. Second edi. London: SAGE Publications Ltd.
- Glaser, B. G. y Strauss, A. L. (1967). *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. New Jersey: Aldine Transaction.
- Helmke, G. y Levitsky, S. (2004). "Informal Institutions and Comparative Institutions Informal: A Research Politics Agenda", *Perspectives on Politics*, 2(4), pp. 725-740.
- King, Y. y Parker, D. (2008). "Driving violations, aggression and perceived consensus", *Revue Européenne de Psychologie Appliquée/European Review of Applied Psychology*. Elsevier Masson, 58(1), pp. 43-49.
- Levitt, H. M. et al. (2018). "Journal article reporting standards for qualitative primary, qualitative meta-analytic, and mixed methods research in psychology: The APA publications and communications board task force report", *American Psychologist*, 73(1), pp. 26-46.
- Ley 18.290 (1984) «Ley de tránsito», *Biblioteca del Congreso Nacional de Chile*, p. 7 de Febrero de 1984. Chile.
- Macías, G. R., Filho, N. A. y Alazraqui, M. (2010). "Análisis de las muertes por accidentes de tránsito en el municipio de Lanús, Argentina, 1998-2004", *Salud Colectiva*, 6(3), pp. 313-328.
- Martos, F. J. et al. (2012). "Los conductores re-examinados: El transcurso del tiempo deteriora significativamente los conocimientos de los conductores", *Revista Latinoamericana de Psicología*, 44(3), pp. 83-94.
- Merlino, A. (2009) *Investigación 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.
- Ordenanza 9.981 (1998). "Código de tránsito - Código sobre uso de la vía pública", *Boletín Municipal N° 2.143*.
- Ortiz Cortés, M. (2007). *Análisis acerca de percepciones y representaciones, de personas que conducen vehículos automotores en el área metropolitana de San José*.

- Universidad Estatal a Distancia.
- Reeve, J. (2018). *Understanding Motivation and Emotion*. 7th Editio. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Robles, B. (2011). “La Entrevista en profundidad: Una técnica útil dentro del campo antropofísico”, *Cuiculco*, 18(52), pp. 39-49.
- San Román, E., Neira, J. A. y Tisminetzky, G. (eds.) (2002). *Trauma: Prioridades*. Buenos Aires: Médica Panamericana.
- Toledo, R. L. (2012). *Sociología del tránsito*. La Plata: Al Margen.
- Vieytes, R. (2009). “Campos de aplicación y decisiones de diseño en la investigación cualitativa”, en Merlino, A. (ed.) *Investigacion cualitativa: en las ciencias sociales*. Buenos Aires: Cengage Learning Argentina, pp. 41-84.
- Villoro, L. (2013). *Crear, Saber y Conocer*. 2ª edición. México: Siglo XXI.
- Warner, H. W. y Åberg, L. (2014). “Drivers’ tendency to commit different aberrant driving behaviours in comparison with their perception of how often other drivers commit the same behaviours”, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 27, pp. 37-43.
- World Health Organization (2014). *WHO | Global status report on violence prevention 2014*. Geneva: World Health Organization.
- World Health Organization (2018). *WHO | Global status report on road safety 2018*. Geneva: World Health Organization.

* * *

Gabriel Escanés es doctor en demografía por la Universidad Nacional de Córdoba. Actualmente se desempeña como docente e investigador en la Universidad Nacional de Córdoba y en la Universidad Siglo 21. Desde el año 2006, sus líneas de investigación se han centrado en el análisis y la comprensión de las conductas riesgosas que adoptan las personas a la hora de transitar por la vía pública, en países como Argentina, Chile, Colombia, México y España.