

III Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XVIII Jornadas de Investigación Séptimo Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2011.

## **Relación entre la norma de tránsito general y la norma de tránsito específicas en jóvenes peatones.**

Petit, Luciano, Cordoba, Esteban, Rodríguez, Analia y Galigniana, Luciana.

Cita:

Petit, Luciano, Cordoba, Esteban, Rodríguez, Analia y Galigniana, Luciana (2011). *Relación entre la norma de tránsito general y la norma de tránsito específicas en jóvenes peatones. III Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XVIII Jornadas de Investigación Séptimo Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR. Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-052/642>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eRwr/b80>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

# RELACIÓN ENTRE LA NORMA DE TRÁNSITO GENERAL Y LA NORMA DE TRÁNSITO ESPECÍFICAS EN JÓVENES PEATONES

Petit, Luciano; Cordoba, Esteban; Rodríguez, Analía; Galigniana, Luciana  
Facultad de Psicología y Relaciones Humanas, Universidad Abierta Interamericana. Argentina

---

## RESUMEN

La Organización Mundial de la Salud [OMS] (2004) publicó que la colisión de tránsito constituye la segunda causa de muerte a nivel mundial en jóvenes de 15 a 29 años. En la Argentina, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2009) reveló que el grupo etario que sufrió mayor riesgo fue el comprendido entre 25-34 años. Para el análisis del factor humano, se utilizó el enfoque propuesto por Petit (2009, 2010), integrado por cuatro subsistemas que organizan las interacciones de aquellos sujetos que influyen y determinan el tránsito y la seguridad vial. En referencia al cumplimiento de la norma, se tomará el concepto de legitimidad de Oveja y Fernández-Dols (2001). El presente estudio está centrado en el subsistema norma y en el subsistema de tránsito, cuyo ámbito de observación hace énfasis en el usuario peatón. Los resultados obtenidos dan cuenta de asociaciones moderadas y negativas en el cumplimiento de la norma general y específica, en cuanto a la percepción de los otros peatones y de sí mismos. Es decir, los jóvenes universitarios, describen como legítima la norma de tránsito general y específico. Sin embargo, en el cumplimiento específico se consideran infractores y en lo general, como cumplidores.

## Palabras clave

Peatones Tránsito Cumplimiento Norma

## ABSTRACT

RELATIONSHIP BETWEEN THE RULE OF GENERAL TRAFFIC AND TRANSIT RULE SPECIFIC IN YOUNG PEDESTRIANS

The World Health Organization (2004) published that the traffic collision is the second worldwide cause of death in young people aged 15 to 29. In Argentina, the National Agency for road safety (2009) showed that the age group that were at a greater risk was understood between 25-34 years. The approach proposed by Petit (2009, 2010), consisting of four subsystems that organize the interactions of those subjects that affect and determine the transit and road safety, was used for the analysis of the human factor. In reference to compliance with the regulation, we take the concept of legitimacy from Oveja and Fernandez - Dols (2001). This study is focused on the regulation subsystem and in the transit subsystem, whose field of observation emphasizes in the pedestrian user. The results obtained show moderate negative associations in compliance with the rule,

both general and specific, in the perception of other pedestrians and themselves. That is, university students describe the general and specific regulation as legitimate. However, in specific performance they consider themselves as offenders, and as compliers in the general rule.

## Key words

Pedestrians Transit Compliance Standard

---

## Introducción

La Organización Mundial de la Salud [OMS] (2004) detalló que aproximadamente 1,2 millones de personas pierden la vida cada año en todo el mundo a causa de choques en la vía pública y constituye la segunda causa de muerte a nivel mundial en jóvenes de 15 a 29 años. En la Argentina, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2009) reveló que de 7.364 personas fallecidas, el 62,23% eran conductores, el 13,42% peatones y el 24,34% restante, pasajeros; este estudio indicó que el grupo etáreo que sufrió el mayor riesgo es el que abarca la edad comprendida entre 25-34. Asimismo, dentro de dicho grupo etáreo, la Asociación Luchemos por la Vida (2009) expresó que más de 7.000 fueron los fallecidos por colisiones de tránsito.

Las investigaciones realizadas han revelado que la responsabilidad que concierne al factor humano, resultando clave su estudio para impedir la accidentalidad y mejorar la seguridad vial, ya que el error humano tiene la responsabilidad en el 90% de los casos sin ser, no obstante, la única causa interviniente (Ponce, Bulnes, Aliaga, Delgado & Solis, 2006).

Peden et al. (2004) plantean la adopción de un enfoque sistémico como "instrumento esencial para la prevención de traumatismos causados por colisiones de vehículos" (p.15). Esto permite tener en cuenta una multiplicidad de factores a la hora de analizar los fenómenos relacionados con los accidentes viales, ya que es ineludible que no estamos hablando aquí de un hecho univariado.

El modelo clásico que se utiliza para interpretar las causas últimas de las colisiones de tránsito, considera cuatro factores principales que componen el sistema de tráfico: vehículo; diseño y estado de la vía; normativa y supervisión policial; y comportamiento del conductor (Buela-Casal & Miró, 1994; Pastor, Monteagudo & Pollock, 1999; Peden et al., 2004). Siendo el factor humano un elemento definitorio

en todas las dimensiones del sistema de tránsito, ya que en todos los elementos que lo componen siempre hay decisiones tomadas por personas.

Sin embargo, se considera innovador el enfoque desarrollado por Petit (2009, 2010; Petit, Córdoba & Rodríguez, 2010) que postula organizar las múltiples interacciones de los principales sujetos que influyen y determinan el tránsito y la seguridad teniendo en cuenta cuatro componentes: tránsito, norma de tránsito, seguridad vial y contexto. Éstos se distinguen por los actores que los integran pero, fundamentalmente, por el creciente nivel de interacciones que implica una mayor cantidad de vínculos interpersonales involucrados, tanto como el incremento de complejidad al subsumir el posterior subsistema al anterior. Los subsistemas son. a) Subsistema tránsito: el ámbito de observación se centra en los usuarios de la vía pública, entendidos como espacio que ocupan y excluyendo su carácter o condición de ente. Los sujetos destacados aquí son: conductor, acompañante y/o pasajero y peatón; b) Subsistema norma de tránsito: su órbita de injerencia se limita al código de tránsito, quien regula la circulación en la vía pública, y a las autoridades que velan por su control (cumplimiento) y aplicación. Las figuras relevantes son: policía y/o agentes de control de tránsito y autoridades judiciales; c) Subsistema seguridad vial: el educador abarca a toda persona que ejerza la función de educar, y se diferencian por su pertenencia, o no, al sistema educativo institucional. El grupo de enseñantes se integra entonces por padres, pareja, amigos, instructor/a, maestro/a y profesor/a; y d) Subsistema contexto: incluye el sector gubernamental público de toma de decisiones en materia de tránsito y seguridad vial. Los sujetos preponderantes son los actores políticos que integran el poder legislativo y el ejecutivo.

Con respecto a la norma de tránsito, entendemos que el abordaje del cumplimiento o incumplimiento de la ley de tránsito se puede plantear desde una caracterización pasiva o activa, lo que implica entonces evitar o favorecer determinados comportamientos normativos: la perspectiva pasiva fundamenta el cumplimiento de la norma desde el principio disuasorio de la sanción (Adenaes, 1974; Gibbs, 1975, 1986; Cornisa & Clarke, 1986; McCoun, 1993), mientras que la concepción activa argumenta el cumplimiento de la norma desde el concepto de legitimidad (Tyler, 1990; Weber, 1993/1922; Oceja & Fernández-Dols, 1998; Oceja, Fernández-Dols, González, Jiménez & Berenguer, 2001; Oceja & Fernández-Dols, 2006). Acogemos, entonces, el concepto de legitimidad definido por Oceja y Fernández-Dols (1998) expresado como "el grado de acuerdo que existe entre la norma y los principios éticos de quienes tienen que cumplirla" (p. 204).

Para Oceja et al. (2001) el concepto de legitimidad se emplea en dos ámbitos diferentes, pero interrelacionados: "el sistema normativo en general y/o a las autoridades que lo representa; y la norma en concreto" (p. 24). Por lo tanto, el concepto de legitimidad alude a un juicio de carácter subjetivo por parte de los individuos. Enton-

ces, si se pretende realizar un pronóstico sobre el cumplimiento de la norma de tránsito, es necesario diferenciar entre la creencia de legitimidad que se le atribuya al sistema normativo- autoridad, por un lado, y a una norma en particular, por otro lado (Tyler, 1990). En este sentido se diferencian, por una parte, aquellas personas que legitiman el sistema normativo y la autoridad que lo representa, quienes respetarán todas las normas que lo integran, independientemente de la valoración personal que realice de cada norma concreta; por otra parte, otras que legitimarán normas específicas, en relación a la valoración moral que la misma posea.

En resumen, es evidente que el estudio del tránsito y la seguridad vial en la Argentina resulta significativo, si se tiene en cuenta el número de jóvenes fallecidos en los últimos años. El estudio y desarrollo de métodos, prácticas e instrumentos que permitan una modificación comportamental de peatones, ya que entendemos al tránsito como un sistema de interacciones en el cual los diferentes actores se determinan mutuamente a través de sus comportamientos. Éstos, a su vez, son resultantes del modo en el que los individuos entienden, legitiman o invalidan la norma de tránsito, ya sea de modo general o particular.

De este modo, es evidente que al ser el referido un fenómeno complejo para su abordaje, es necesario que éste sea realizado por medio de desarrollos de carácter empírico cuyos resultados sean aprovechados para generar y promocionar políticas públicas orientadas a velar por la seguridad de los ciudadanos. Por ello es que entendemos a las siguientes hipótesis como guías para nuestro trabajo:

- 1- En el subsistema tránsito la percepción de los jóvenes universitarios hacia los otros peatones en la norma general, por un lado, y la norma específica, por el otro, no difiere; y en la percepción de los jóvenes universitarios hacia su comportamiento como peatón entre la norma general y la norma específica presenta diferencias.
- 2- Se observan dos tipos de asociaciones: la primera, en la percepción de los jóvenes universitarios hacia los otros peatones entre la norma general y la norma específica; y la segunda, en la percepción de los jóvenes universitarios hacia su comportamiento como peatón entre la norma general y la norma específica.
- 3- Existen diferencias, en el subsistema tránsito, en la autopercepción de los jóvenes universitarios de la norma general, por un lado, y la norma específica, por el otro.
- 4- Se observan la relación en la autopercepción de los jóvenes universitarios entre la norma general y la norma específica.
- 5- Existen diferencias en los problemas de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios (peatones y conductores) y los problemas en los accidentes de tránsito debido a factores sin control.
- 6- Existe asociación entre los problemas de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios y a factores sin control, con la necesidad del cumplimiento de los conductores de auto y peatones, para evitar accidentes de tránsito.

## Metodología

### Objetivos del estudio:

Describir la percepción y autopercepción del subsistema tránsito, tanto de la norma específica como de la general, al considerar la propia conducta como peatón y la de los demás peatones.

Determinar la relación entre subsistema tránsito la percepción y autopercepción tanto de la norma específica, como de la general al considerar la propia conducta como peatón y la de los demás peatones.

Describir la valoración entre la necesidad del cumplimiento de la norma de tránsito de los usuarios (peatones y conductores) y las problemáticas de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios y los factores sin control.

### Diseño

Estudio descriptivo y correlacional, de diseño no experimental transversal.

### Muestra

No probabilística intencional. Se tomó una muestra de 102 jóvenes estudiantes de la Universidades de Buenos Aires compuesta por personas que residen en Capital Federal (63,7 %) y Gran Buenos Aires (36,3 %) y que acuden, por lo menos una vez a la semana, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; con una edad promedio de 23,68 años (DT=3,60; min. = 19; máx.= 35). La misma está compuesta por un 77,5 % de mujeres y un 22,5 % de hombres.

### Instrumentos

Se aplicó el *Cuestionario de Tránsito y Seguridad Vial en peatones y conductores de auto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. RA1A (Petit, 2011)* del que se utilizarán las siguientes escalas y preguntas:

*Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios-PyC. RA1A (Petit, 2011)*: formada por 2 enunciados en una escala tipo Likert que va desde 1= *totalmente en desacuerdo* hasta 6= *totalmente de acuerdo*. Mostrando los valores más altos la causa de los accidentes de tránsito como consecuencia del comportamiento de los usuarios, peatones y conductores. La fiabilidad obtenida por esta escala corresponde a un  $\alpha$  de Cronbach de .65.

*Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido a factores sin control. RA1A (Petit, 2011)*: formada por 3 enunciados en una escala tipo Likert que va desde 1= *totalmente en desacuerdo* hasta 6= *totalmente de acuerdo*. Mostrando los valores más altos la causa de los accidentes de tránsito como consecuencia de factores sin control. La fiabilidad obtenida por esta escala corresponde a un  $\alpha$  de Cronbach de .52.

*Escala de norma-P.yo. RA1A (Petit, 2011)*: compuesta por 3 ítems en una escala tipo Likert de 6 puntos cuyos extremos van desde 1= *nunca* hasta 6= *siempre*. Puntuaciones bajas darían cuenta del mayor cumplimiento, personal, de las normas específicas para peatones. La fiabilidad obtenida por esta escala corresponde a un  $\alpha$

de Cronbach de .70.

*Escala de norma-P.otro. RA1A (Petit, 2011)*: compuesta por 3 ítems en una escala tipo Likert de 6 puntos cuyos extremos van desde 1= *nunca* hasta 6= *siempre*. Puntuaciones bajas darían cuenta del mayor cumplimiento, de los peatones, de las normas específicas para peatones. La fiabilidad obtenida por esta escala corresponde a un  $\alpha$  de Cronbach de .78.

*Preguntas (Petit, 2011): P.3* 2. Los peatones cumplen con la norma/código que regula el tránsito en la Capital Federal. Tipo Likert de 6 puntos cuyos extremos van desde 1= *nunca* hasta 6= *siempre*. P.4) 1. El cumplimiento de los conductores de auto de la norma/código de tránsito es necesario para evitar accidentes de tránsito en la Capital Federal. 2 El cumplimiento de los peatones de la norma/código de tránsito es necesario para evitar accidentes de tránsito en la Capital Federal. Tipo Likert que va desde 1= *totalmente en desacuerdo* hasta 6= *totalmente de acuerdo*. P.7) Como peatón considero que cumplo de la norma/ código que regula el tránsito en la Capital Federal. Tipo Likert de 6 puntos cuyos extremos van desde 1= *nunca* hasta 6= *siempre*.

### Procedimiento

Los participantes contestaron voluntariamente, de forma anónima, un cuestionario auto-aplicado en jornada de clases y en sus respectivas aulas, sin límite de tiempo para responder.

### Resultados

En la tabla I se observan las puntuaciones medias de los ítems pertenecientes a la Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido a factores sin control. RA1A.

**TABLA I**

*Estadísticos descriptivos de los ítems de la Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido a factores sin control. RA1A*

	M	DT
1. El accidente de tránsito es fruto del azar.	1,86	0,89
2. El accidente de tránsito obedece al destino.	1,36	0,62

Se observa en la tabla II las puntuaciones medias de los ítems correspondientes a la Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios-PyC. RA1A.

**TABLA II**

*Estadísticos descriptivos de los ítems de la Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido al comportamiento de los usuarios-PyC. RA1A*

	M	DT
1. El accidente de tránsito es consecuencia del inadecuado comportamiento de los peatones.	3,59	1,05
2. El accidente de tránsito es consecuencia del inadecuado comportamiento de los conductores de auto.	4,76	0,73

En la tabla III se observan las puntuaciones medias de los ítems correspondientes a la Escala de norma-P.otros. RA1A.

**TABLA III**  
*Estadísticos descriptivos de los ítems de la Escala de norma-P.otros. RA1A.*

	M	DT
1. Al cruzar la calle eligen el trayecto por su rapidez ante que por seguridad.	5,05	0,93
2. Cruzan la calle por zonas que no son las esquinas o pasos indicados para tal efecto.	4,92	0,87
3. No respetan los semáforos para peatón si ven que no vienen vehículos.	5,36	0,70

Se observa en la tabla IV las puntuaciones medias de los ítems correspondientes a la Escala de norma-P.yo. RA1A.

**TABLA IV**  
*Estadísticos descriptivos de los ítems de Escala de norma-P.yo. RA1A.*

	M	DT
1. Al cruzar la calle elijo el trayecto por su rapidez antes que por su seguridad.	3,78	1,33
2. Cruzo la calle por zonas que no son las esquinas o pasos indicados para tal efecto.	3,82	1,33
3. No respeto los semáforos peatón si veo que no vienen vehículos.	4,49	1,39

En la tabla V se observan las puntuaciones medias de los ítems correspondientes a la pregunta P.3). Ítem 2. RA1A.

**TABLA V**  
*Estadísticos descriptivos de la pregunta P.3) 2. RA1A*

	M	DT
2. Los peatones cumplen con la norma/código que regula el tránsito en la Capital Federal.	2,70	0,85

Se observa en la tabla VI las puntuaciones medias de los ítems correspondientes a la pregunta P.4). Ítems 1 y 2. RA1A.

**TABLA VI**  
*Estadísticos descriptivos de la pregunta P.4) 1 y 2. RA1A*

	M	DT
1. El cumplimiento de los conductores de auto de la norma/código de tránsito es necesario para evitar accidentes de tránsito en la Capital Federal.	5,70	0,46
2. El cumplimiento de los peatones de la norma/código de tránsito es necesario para evitar accidentes de tránsito en la Capital Federal.	5,56	0,63

En la tabla VII se observan las puntuaciones medias de los ítems correspondientes a la pregunta P.7). RA1A.

**TABLA VII**  
*Estadísticos descriptivos de la pregunta P.7). RA1A*

	M	DT
Como peatón considero que cumplo de la norma/ código que regula el tránsito en la Capital Federal.	4,25	0,96

Se realizó el análisis correlacional de Pearson entre: por un lado, la pregunta P.4) ítems 1 y 2. RA1A y las variables de la Escala de problemáticas de los accidentes de tránsito debido a factores sin control-PyC. RA1A; y por el otro entre: la pregunta P.4). ítems 1 y 2. RA1A y las variables de la Escala de problemáticas de los accidentes debido al comportamiento de los usuarios-PyC. RA1A. no encontrándose relaciones significativas. El análisis de correlación de Pearson permite apreciar una asociación negativa y moderada entre la pregunta P.3). ítem 2. RA1A y las variables de la Escala de norma-P.otros. RA1A. En la tabla VIII se detalla lo expresado.

**TABLA VIII**  
*Correlación de Pearson entre la pregunta P.3) 2. RA1A y la Escala de norma-P.otros. RA1A*

	Peatones
1. Al cruzar la calle eligen el trayecto por su rapidez ante que por seguridad.	-0,35**
2. Cruzan la calle por zonas que no son las esquinas o pasos indicados para tal efecto.	-0,33**
3. No respetan los semáforos para peatón si ven que no vienen vehículos.	-0,21*

\*\*p < .01; \*p < .05.

El análisis de asociación de Pearson se aprecia una correlación negativa y moderada entre la pregunta P.7). RA1A y las variables de la Escala de norma-P.yo. RA1A. En la tabla IX se especifica lo enunciado.

**TABLA IX**  
*Correlación de Pearson entre la pregunta P.7) y la Escala de norma-P.yo. RA1A*

	Peatones
1. Al cruzar la calle elijo el trayecto por su rapidez antes que por su seguridad.	-0,34**
2. Cruzo la calle por zonas que no son las esquinas o pasos indicados para tal efecto.	-0,33**
3. No respeto los semáforos peatón si veo que no vienen vehículos.	-0,36**

\*\*p < .01.

### Discusión

Este estudio tenía como objetivo describir y asociar en los jóvenes estudiantes universitarios, en primer lugar el cumplimiento e incumplimiento de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en su modalidad general y específico, de si mismo y de los otros peatones; en segundo lugar, relacionar la transgresión y acatamiento de la norma, en su aspecto general y específico entre la autopercepción y la percepción de los otros peatones; y en tercer

lugar la descripción y asociación de las problemáticas de los accidentes de tránsito debido a factores sin control y a el comportamiento de los usuarios con comportamiento de peatones y conductores de auto.

Los valores hallados muestran que prevalece un resultado baja valoración de factores sin control que inciden la problemática de los accidentes de tránsito; en cambio la puntuación obtenida por la problemática de los accidentes debido al comportamiento de los usuarios, es alta, es decir que el comportamiento de los peatones y conductores inciden en dichos accidentes. En el cumplimiento de la norma específica los peatones se consideran a si mismo como incumplidores, en una puntuación media-alta y perciben a los otros peatones como altos infractores. Sin embargo, en el cumplimiento de la norma general, los peatones se autoperciben como cumplidores, mientras que a los otros peatones los consideran como transgresores. Se obtuvieron asociaciones negativas y moderadas en el cumplimiento de la norma general y específica, en cuanto a la percepción de los otros peatones y de si mismos. Es decir, los jóvenes universitarios, describen como legítima la norma de tránsito general y específica, sin embargo, en el cumplimiento específico se consideran infractores y en lo general, como cumplidores.

## REFERENCIAS

- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2009). Resumen Estadística 2009. Extraído el 22 febrero, 2011, de <http://contenidos.seguridadvial.gov.ar:81/2010/7/23/15/28/8b60df5c-0aea-40b3-81b1-ed76a-6faa7da.pdf>
- Adenaes, J. (1974). Punishment and deterrence. Ann Arbor, MI: University of Michigan Press.
- Asociación Civil Luchemos por la Vida (2009). Muertos en la Argentina durante el 2009. Extraído el 22 febrero, 2011, de <http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos2009>
- Buela- Casal, C. & Miró, E. (1994). Conocimiento y actitudes hacia el Código de Circulación y regulación de la conducta. MAFRE Seguridad, 54, (2), 11- 19.
- Cornish, D. B. & Clarke, R. V. (1986). The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending. Nueva York: Springer-Verlag.
- Gibbs, J. P. (1975). Crime, punishment and deterrence. Nueva York: Elsevier.
- Gibbs, J. P. (1985). Deterrence theory and research. En G. B. Melton, The law as a behavioral instrument: Nebraska Symposium on Motivation (pp. 87-130). Lincoln: University of Nebraska Press.
- McCoun, R. J. (1993). Grugs and the law: A psychological analysis of drug prohibition. Psychological Bulletin, 13, 497-512.
- Oceja, L. V. & Fernández-Dols, J. M. (1998). ¿Por qué obedecemos las leyes? Una exploración a los fundamentos valorativos del comportamiento humano. Anuario de Psicología Jurídica, 8, 193-205.
- Oceja, L. V. & Fernández-Dols, J. M. (2006). La conducencia de la norma jurídica. En E., Garrido, J., Masip, & C., Carmen Herrero (Eds.), Psicología Jurídica (pp. 77-108). Madrid: Pearson Educación.
- Oceja, L. V. & Fernández-Dols, J. M., González, Jiménez, I. & Berenguer, J. (2001). ¿Por qué cumplimos las normas? Un análisis psicosocial de la legitimidad. Revista de Psicología Social, 16, 21-41.
- Pastor, G., Monteagudo M. J. & Pollock D. (1999). Conceptualización y análisis del error humano en la conducción de vehículos a partir de los desarrollos recientes del modelo de habilidades, reglas y conocimiento. Anuario de Psicología, 30 (1), 39-64.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet D., Mohan, D., Hyder, A., Jarawan, E., & Mathers, C. (Eds.). (2004). World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization.
- Petit, L. (2009). Psicología, Norma y Transito. En C., Voloschin, Democracia: notas para un abordaje interdisciplinar (pp. 120-147). Buenos Aires: Elipsis.
- Petit, L. (2010). Psicología y norma: un estudio empírico sobre los jóvenes peatones y la norma de tránsito. II Congreso Ibero-Americano de Seguridad Vial. C.A.B.A., octubre.
- Petit, L., Córdoba, E. & Rodríguez, G. (2010). Norma de Tránsito: Análisis Psicosocial del Cumplimiento Normativo de Jóvenes Peatones. II Encuentro de Docentes e Investigadores de Estadística en Psicología. C.A.B.A., noviembre.
- Ponce, C., Bulnes, M., Aliaga, J., Delgada, E. & Solis, R. (2006). Estudio psicológico sobre los patrones de conducta en contexto de tráfico, en grupos de automovilistas particulares y profesionales de Lima Metropolitana. Revista IIPSI, 9, (2), 33-64.
- Tyler, T. R. (1990). Why people obey the law? New Haven, CT: Yale University.
- Weber, M. (1993). Economía y sociedad. Méjico: Fondo de Cultura Económica (Primera publicación en 1922).