

EL COMPORTAMIENTO DE LAS Y LOS MOTOCICLISTAS EN AMÉRICA LATINA DESDE UNA MIRADA SOCIOLÓGICA

The Behavior of Motorcyclist in Latin America from a Sociological Perspective

Luz Adriana Duque Alzate
Universidad de Caldas, Colombia

LUZ ADRIANA DUQUE ALZATE

SOCIÓLOGA. ESPECIALISTA EN GERENCIA DE LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO. DOCENTE OCASIONAL, UNIVERSIDAD DE CALDAS (COLOMBIA).
LADRIANADUQUEA@GMAIL.COM. LUZADRIANA.DUQUEA@UCALDAS.EDU.CO.
[HTTPS://ORCID.ORG/0009-0003-6997-5877](https://orcid.org/0009-0003-6997-5877)

RESUMEN

Objetivo: Analizar, desde una perspectiva sociológica e interdisciplinar, el comportamiento de las y los motociclistas en la conducción, considerando que, según la Organización Mundial de la Salud y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en Colombia, este grupo constituye una de las principales víctimas de siniestros viales.

Materiales y métodos: La metodología implementada fue la revisión documental, a través de la teoría estructural funcionalista de Talcott Parsons, utilizando los conceptos de motivación y los tres sistemas sociales: social, cultural y de la personalidad, tomando de este último los tres mecanismos: aprendizaje, defensa y ajustamiento; así mismo, para apoyar esta teoría se abordaron los conceptos de emoción de Eva Illouz; cultura y proceso de socialización de John Macionis y Ken Plummer.

Resultados: A partir de la revisión teórica y documental se analizó el comportamiento de las y los motociclistas como un fenómeno que se construye a partir del proceso de socialización, en el cual se enseñan y aprenden prácticas relacionadas con la seguridad vial. Igualmente, se evidenció que las emociones desempeñan un papel relevante, puesto que poseen dimensiones culturales y sociales que influyen en la toma de decisiones de estos actores viales. Conclusiones: De acuerdo con el estudio realizado a partir de la revisión documental, se concluye que el proceso de socialización es importante para el desarrollo del comportamiento de las y los motociclistas, puesto que influye en la toma de decisiones, determinadas a partir de los tres sistemas: social, cultural y de la personalidad, tomando de este último los tres mecanismos: aprendizaje, defensa y ajustamiento, y relacionándolo con los conceptos de cultura y emoción, siendo estas fundamentales para la comprensión de la acción humana que parte de las representaciones sociales en la vida cotidiana.

PALABRAS CLAVE: seguridad vial, motociclistas, comportamiento humano, cultura, proceso de socialización, emociones.

ABSTRACT

Objective: This article aims to analyze, from a sociological and interdisciplinary perspective, the behavior of male and female motorcyclists while riding. According to the World Health Organization and the ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) in Colombia, motorcyclists are the main victims of road traffic crashes in Latin America. These crashes are attributed to speeding, the consumption of narcotics and alcoholic beverages, mechanical failures, and, finally, noncompliance with traffic rules and signals.

Materials and methods: *The methodology implemented was a documentary review grounded in Talcott Parsons' structural—functionalist theory, employing the concepts of motivation and the three systems of action—social, cultural, and personality. From the latter, three mechanisms were emphasized: learning, defense, and adjustment. To support this framework, the article also engages with Eva Illouz's conceptualization of emotion and, drawing from John Macionis and Ken Plummer, the notions of culture and the process of socialization. Overall, these approaches offer a broader lens for examining the behavior of the actors under study while riding.*

Results: *According to the mechanisms of learning, defense, and adjustment situated within the personality system in Parsons's (1984) theory, in conjunction with Illouz's (2007) concept of emotion and Macionis and Plummer's (2011) accounts of culture and socialization, as well as the broad literature reviewed from sociological, pedagogical, and psychological perspectives, the analysis characterizes motorcyclists as the chief victims of road crashes. Furthermore, it shows that socialization processes—family, educational institutions, peer groups, and the mass media—are fundamental to teaching road safety-related content and exert a strong influence on human behavior. The study further underscores the importance of emotions approached from a cultural and social angle. Culture matters for the decisions motorcyclists make while riding, since human behavior is reflected in perceptions learned through culture, grounded in social representations based on the symbolic aspects of everyday life, which are in turn expressed as emotions in each rider.*

Limitations: *One limitation of this study was the scarcity of recent research on the topic, as many studies are outdated. This gap calls for renewed attention. As Parra-Contreras (2014) argued, road safety still lacks robust sociological exploration; indeed, it is a domain that has been changing and therefore requires shifting from traditional analyses toward different social dimensions that consider gender, age, rural and urban settings, levels of schooling, culture, socialization processes, and emotions. In this sense, the objective is to establish mobility as a social field of analysis, with particular emphasis on motorcyclists as the most vulnerable road users. Similarly, Pérez Stéfanov (2021) contends that the social sciences enable a broader analysis of the needs that condition exposure to risk in a traffic crash and of the characteristics that determine mobility patterns, in order to clarify what motivates a motorcyclist to violate traffic rules and thereby become part of the main group of victims of road crashes.*

Conclusions: *Based on the study conducted and the diverse research surveyed on the subject, the article concludes that the socialization process is crucial for the development of motorcyclists' behavior. Consequently, it influences decision-making among these road actors because of social pressures present in society—pressures that are shaped by the three*

systems: the social system, the cultural system, and the personality system. From the latter, the three mechanisms —learning, adjustment, and defense —are highlighted, the last of which is linked to the concepts of emotion and culture. Emotions are fundamental to human action, and the study confirms that emotions are not only psychological phenomena but also cultural and social. Moreover, social pressures, such as those arising in the workplace—especially for people who use the motorcycle as a means of work—heighten vulnerability to road crashes due to frequent cell phone use and extended working hours. These conditions generate stress and fatigue and, as a consequence, promote impulsive, competitive, and aggressive riding in which risky decisions are made on the road. Furthermore, gender likewise plays a role: in parts of Latin America, some men express irritation with women's driving styles, because women may be more careful and responsible when riding. This dynamic produces gender-based violence constructed through social imaginaries surrounding road safety, and it has also prompted aggressive riding among some women. Additionally, the use of personal protective equipment (PPE) significantly shapes riding behavior. Because of social pressures, motorcyclists may fear complying with traffic regulations, fail to establish good habits, and neglect safe behavior on the road. Ultimately, this leads to decisions that can endanger their own lives and the lives of other road users. In fact, many riders fear ridicule from others, which shows how the opinions of others matter and how they influence behavior; these tendencies stem from perceptions formed in everyday life. To clarify the analytical scope, the term 'behavior' is used here in a comprehensive sense that includes habits, routines, situational judgments, and the symbolic meanings attached to riding in different settings. The reference to socialization covers both primary socialization within the family and secondary socialization in schools, workplaces, and peer communities, as well as the media environments that normalize or stigmatize particular practices. Likewise, the mention of emotions is not merely descriptive: emotions are treated as socially patterned appraisals that mediate attention, perception, and action thresholds on the road, thereby reinforcing or inhibiting compliance and caution. Within this frame, PPE functions as a culturally marked practice whose adoption or rejection signals belonging, status, and identity, in addition to its protective function. Consequently, the argument calls for culturally attuned education and enforcement that jointly sustain safer riding. Lastly, the study highlights that emotions and riding are closely interrelated, which creates the need for a sensitization process where reflective analysis is fostered starting in childhood. The proposal is to guide a conscious and co-responsible education rooted in values, in which the role of the family and other institutions contributes to the adoption of appropriate conduct in road safety. The aim is to develop a road safety culture and reduce road traffic injuries so that motorcyclists

no longer constitute the primary group of fatal victims in Latin America, particularly young people, as indicated in the present review article.

KEYWORDS: *road safety, bikers, human behavior, culture, socialization process, emotions.*

INTRODUCCIÓN

Según Mendoza Díaz et al. (2015), el factor humano juega un papel fundamental en la seguridad vial debido a los errores, imprudencias y desacato de las normas de tránsito por parte de los usuarios de las vías. El acto de conducir no constituye una acción netamente individual, sino que involucra a terceros, por lo que se debe tener presente que el accionar propio tendrá repercusiones en los demás actores viales, ya que conducir siempre acarrea factores de riesgo que, en la mayoría de los casos, pueden prevenirse y evitarse. Así lo mencionan De Miguel y De Miguel (2003): “El riesgo es un daño posible que puede ser racionalmente anticipado, teóricamente calculado e idealmente evitado” (p. 9).

Por ello, la seguridad vial ha tenido trascendencia en la sociedad debido a sus implicaciones económicas, políticas, culturales y psicosociales ocasionadas por la ocurrencia de siniestros viales. Al ser de carácter comportamental, las principales bases se fundan en la familia y en los demás agentes de socialización, como los centros educativos, los grupos de iguales y el entorno laboral; todo ello debido a las presiones laborales y los problemas personales que influyen notoriamente en el momento de conducir, pues en esta acción se refleja el comportamiento humano. Conjuntamente, Mingote Adán et al. (2024) resaltan que la conducción de un vehículo es una actividad psicomotora que requiere de un aprendizaje previo que contribuya a anticipar, planificar, resolver problemas y aprender de las experiencias.

En relación con lo anterior, la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023) menciona que cada año fallecen 1,19 millones de personas por siniestros viales, lo que significa que, en promedio, cada dos minutos muere una persona por esta causa, lo que ocasiona alrededor de 3200 defunciones diarias. Asimismo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2026) indica que en 2024 se registraron 8433 muertes por siniestros viales en Colombia, de los cuales 5194 en motociclistas; 1875 en peatones y 415 en ciclistas. Estas

cifras ratifican que los motociclistas siguen siendo el actor vial más vulnerable, y la mayoría de ellos eran hombres entre 15 y 35 años.

Esta información se relaciona con las principales causas de siniestros viales, que, de acuerdo con la ANSV, están determinadas por el exceso de velocidad, el consumo de bebidas alcohólicas, sustancias psicoactivas, por fallas mecánicas y por la desobediencia de las señales y normas de tránsito. Causas que se derivan de las acciones humanas, tal como lo plantean Ramírez Aguilera y Caicedo Forero (2024), debido a la falta de experiencia en la conducción y por el desconocimiento de las normas y señales de tránsito, factores que conducen al incumplimiento de la normativa.

Con base en las cifras mencionadas y en las causas de los siniestros viales, es crucial considerar las dinámicas sociales que se enseñan desde el proceso de socialización, en el cual se interiorizan normas y valores de comportamiento humano que orientan conductas, tales como el respeto, el altruismo y la empatía, todos ellos permeados por las emociones que promueven la conducta.

En relación con esto, Vilchez (2012) señala que las emociones forman parte de la personalidad y que muchas de ellas, al igual que los sentimientos, van a ser altruistas en virtud de la relación que existe con los demás. Así, esta investigación menciona la empatía como la capacidad de pensar no solo en satisfacer las propias necesidades, sino también en el bienestar de los demás, por lo que es necesario promover procesos de educación y sensibilización.

Para lograr lo anterior, es relevante aludir a lo expresado por Gómez et al. (2019), quienes evidenciaron que la educación en seguridad vial debe iniciarse en la niñez, ya que las habilidades, conocimientos y actitudes positivas hacia la seguridad vial se inducen a través de intervenciones educativas que promuevan tanto los aspectos cognitivos como los afectivos. Si un actor vial no ha recibido en su proceso de socialización enseñanza sobre normas de tránsito, valores y otros temas concernientes a la seguridad vial, carecerá del conocimiento necesario para conducir de manera adecuada, lo que incrementa la probabilidad de ocasionar un siniestro vial.

Por el contrario, puede que, a partir de ese aprendizaje, desarrolle conductas que favorezcan la cultura vial. Por esto, la función de los maestros será fundamental, al igual que la de los demás agentes de socialización -la familia o el grupo de iguales- para mejorar la seguridad vial, reducir los siniestros y fortalecer la cultura vial.

Aunado a lo anterior, es indispensable mencionar los distintos factores de comportamiento humano que producen siniestros viales en las y los motociclistas. Para ello, es pertinente considerar lo postulado por Duque (2019), quien señaló en su estudio que los problemas familiares y laborales influyen en los siniestros viales, pues ocasionan distracciones, al encontrarse inmersos en estados cognitivos y anímicos desfavorables producidos por el cansancio, el sueño, la rabia y el estrés.

Los motociclistas no podrán medir adecuadamente su percepción del riesgo ante un posible siniestro, ya que su comportamiento se basará en los rasgos de personalidad aprendidos y desarrollados a lo largo de su vida. Es en este contexto donde se manifiesta la capacidad para controlar o expresar las emociones al conducir.

MATERIALES Y MÉTODOS

Este artículo científico se fundamenta en una revisión documental narrativa sobre el tema de la seguridad vial. Las fuentes utilizadas se obtuvieron a través de la revisión de literatura académica, incluyendo libros y artículos científicos indexados tanto en el ámbito sociológico como en disciplinas afines (psicología y pedagogía), empleados como complemento para analizar el comportamiento de las y los motociclistas en América Latina.

También se consultaron documentos institucionales en bases de datos especializadas y repositorios académicos, con el fin de analizar datos estadísticos sobre siniestralidad vial en América Latina y así ofrecer una mirada sociológica que no solo se apoye en la revisión bibliográfica, sino también en una base teórica fundamentada en conceptos sociológicos.

Entre ellos se mencionan la emoción, según Eva Illouz (2007); los conceptos de socialización y cultura de Macionis y

Plummer (2011); y la teoría estructural-funcionalista de Talcott Parsons (1984), quien planteó que todos los actores sociales, en su proceso de socialización y cumplimiento de expectativas sociales, cuentan con tres sistemas para desarrollar la personalidad: el sistema social, el sistema cultural y el sistema de la personalidad. Este último comprende mecanismos divididos en tres categorías: aprendizaje, defensa y ajustamiento. Estos conceptos se desarrollarán durante el artículo.

Mecanismo de aprendizaje

El mecanismo de aprendizaje es el proceso en el que el actor adquiere nuevos elementos de orientación de la acción, nuevas orientaciones cognitivas, valores, objetivos e intereses expresivos. Este mecanismo, según Parsons (1984), se mantiene a lo largo de la vida. A partir de este concepto, se busca identificar cómo las y los motociclistas aprenden sobre seguridad vial a través de entes de socialización como colegios, academias automovilísticas y entornos familiares y laborales. Para dilucidarlo, es esencial analizar el funcionamiento del proceso de socialización.

De acuerdo con Macionis y Plummer (2011), este proceso se canaliza a través de varios agentes: en primer lugar, los padres y hermanos como moldeadores de la persona; en segundo lugar, las instituciones educativas; en tercer lugar, el grupo de iguales, como amigos o compañeros de trabajo, y, en cuarto lugar, los personajes públicos o *influencers*, así como los medios de comunicación.

Todos estos agentes influyen en el desarrollo de ideas, sentimientos y actuaciones del actor social. Los mismos autores definen, desde la sociología, el proceso de socialización como “una experiencia que dura toda la vida y por lo cual los individuos construyen su biografía personal, ensamblan normas de interacción cotidianas y asimilan las pautas sociales características de sus culturas” (Macionis y Plummer, 2011, p. 175).

Clarificado este concepto, que es importante para el estudio del comportamiento de las y los motociclistas, corresponde citar a Petit (2014), quien resalta la función de la familia, las relaciones

sentimentales, los amigos, los instructores, los maestros, los medios de comunicación, las TIC y las asociaciones sin ánimo de lucro como impulsores de conductas adecuadas en materia de seguridad vial.

Asimismo, Marín-Escobar et al. (2022) destacan que la educación en seguridad vial no solo debe impulsarse desde las instituciones, sino también desde los núcleos familiares, pues es allí donde se origina el proceso de socialización en temas de seguridad vial, y donde se enseñan conocimientos, actitudes y comportamientos que redundan en mayor seguridad vial, ya que la familia constituye el primer entorno de socialización del ser humano.

De igual manera, Obregón Galván et al. (2018) consideran que la educación en la seguridad vial es una herramienta crucial para desarrollar acciones dirigidas a mejorar la cultura vial y reducir los siniestros viales. También subrayan la importancia de ofrecer una educación vial de calidad, señalando que no solo basta con una aproximación sistémica, sino que también se debe mantener el interés y garantizar la continuidad en la formación, por lo que se deben implementar procesos de sensibilización que permitan asegurar una intervención oportuna y eficaz.

En lo referente a la sensibilización, es necesario emprender actividades que propicien un análisis reflexivo a través de la concienciación sobre los diversos aspectos en los que el actor vial puede contribuir a la corresponsabilidad, con el objetivo de mejorar la movilidad vial.

Al respecto, Berrones-Sanz (2019) resalta que es pertinente la enseñanza a través del aprendizaje basado en problemas (ABP) y la organización de cursos-talleres para compartir experiencias, reflexiones y cuestionamientos entre actores implicados, facilitando así la sensibilización mediante la formación de promotores en seguridad vial. Esto permite tomar mejores decisiones al diseñar, implementar y ejecutar programas regionales en materia de seguridad vial.

En este sentido, Gavilanes Rodríguez (2024) manifestó en su estudio la importancia de formar integralmente en seguridad vial con énfasis en la sensibilización, no solo como una necesidad

académica, sino una responsabilidad social. La autora destacó que invertir en educación vial equivale a invertir en la seguridad y el bienestar tanto de los jóvenes como de la sociedad en general.

Igualmente, Sailema-Torres et al. (2020) sostienen que es necesario promover oportunidades para fomentar la educación vial desde la infancia a través de un enfoque holístico e interdisciplinario, con la finalidad de establecer hábitos seguros en niños y niñas que permitan una movilidad más segura, asimilando conductas asertivas. Este aprendizaje debe impulsar no solo el conocimiento de normas y señales de tránsito, sino también la promoción de actitudes y valores adecuados mediante un proceso de aprendizaje como usuarios, favoreciendo la convivencia con los demás (Sailema-Torres et al., 2021).

Arpi Landázuri y Fuertes (2023) destacaron en su investigación la importancia de realizar talleres lúdicos con niñas y niños, con el propósito de desarrollar capacidades cognitivas a partir de la interacción y la experiencia. Estos talleres deben partir de un diagnóstico que contemple el conocimiento, la identificación, el respeto por las señales de tránsito, el uso adecuado de los pasos peatonales, el comportamiento y la ubicación en el vehículo.

De igual manera, estos talleres deben propiciar una reflexión fundamentada en la detección de acciones inadecuadas, la creación de conciencia propia, la aplicación de las normas y señales de tránsito y la transmisión de aprendizajes a su entorno.

A partir de lo anterior, se identifica otro tipo de formación común en el ámbito de la conducción vehicular, como es la capacitación en manejo defensivo. Sobre este aspecto, Ramírez Aguilera y Caicedo Forero (2024) subrayan la importancia de esta capacitación como estrategia para promover -por medio de campañas- la cultura del autocuidado y la responsabilidad vial, lo que implica corresponsabilidad con los demás actores viales, como ciclistas, motociclistas, peatones y conductores de vehículos públicos o privados.

Igualmente, García Ramírez et al. (2018) argumentan que la educación en seguridad vial es uno de los ejes fundamentales para reducir muertes por siniestros viales. Si bien en los países en vías de

desarrollo buscan impartir esta formación de manera obligatoria, muchas veces no se cumple.

En el caso de Colombia, existe la Ley 1503 de 2011, que en el artículo primero define los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública (Congreso de la República).

A pesar de su obligatoriedad, en colegios y universidades no se promueve este tipo de formación de manera constante, sino esporádica. No obstante, en el ámbito empresarial se ha observado un mayor interés en la capacitación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), aunque existen limitaciones en su implementación.

Al respecto, Pérez y Tejada (2018) demostraron en su investigación que, más allá de cumplir con las actividades sugeridas, las empresas deben prever medidas de control necesarias para intervenir efectivamente los riesgos prioritarios, es decir, los que exigen atención inmediata. Es importante señalar que, en el pilar del comportamiento humano de los PESV, aunque se incluye la capacitación en relación con las medidas de mitigación de riesgos, las empresas no imparten esta formación de forma continua.

Por su parte, Tosi et al. (2016) resaltaron, en su estudio, que la educación continua en materia de seguridad vial contribuye al mejoramiento progresivo del comportamiento de las y los actores viales, lo que favorece la consolidación de prácticas y comportamientos más seguros.

Mecanismo de ajustamiento

Continuando con los mecanismos del sistema de personalidad de Parsons, ahora se abordan los mecanismos de ajustamiento, definidos por el autor como aquellos procesos en los cuales el actor individual opera con elementos de tensión y conflicto en sus relaciones (Parsons, 1984).

En este tipo de mecanismos, resulta fundamental aludir a la presión que experimentan los conductores de vehículos, especialmente las y los motociclistas, a la hora de conducir y, aún más, cuando respetan las normas de tránsito y utilizan los elementos de protección personal (EPP) reglamentarios, tales como casco, guantes, botas especiales y chaqueta reflectiva en motocicletas de bajo cilindraje.

En este sentido, Duque (2019) señala que estas presiones sociales, como las burlas de terceros, ocasionan temor de acatar las normas de tránsito, lo que los lleva en muchas ocasiones a tomar decisiones que pueden afectar la propia vida y la de otros actores viales, como el no acatamiento de las normas de tránsito. Por lo tanto, la opinión ajena se convierte en un factor determinante que induce al comportamiento humano, como se analizó anteriormente con el concepto de proceso de socialización desde el mecanismo de aprendizaje.

Para comprender mejor este comportamiento, es pertinente mencionar un EPP que suscita ciertas discusiones tanto en el momento de su adquisición como en su uso: el casco. Tosi et al. (2016) indican que este elemento resulta básico para la protección de las y los motociclistas. Sin embargo, no se percibe una conciencia respecto al uso correcto. Muchos motociclistas emplean este EPP solo como requisito normativo y no como una opción de autocuidado y protección; es decir, prevalece la intención de evitar sanciones por encima del interés de protegerse ante lesiones graves.

Este uso desatiende la existencia de reglamentaciones técnicas, como las normas NTC 4533 (2017) y FMVSS (2018), también conocida como DOT (Cascos certificados, s.f.). Asimismo, debe considerarse que muchos motociclistas no adquieren los cascos por la falta de recursos económicos, por lo que raramente contemplan la posibilidad de comprar uno con las especificaciones requeridas. Esto se debe a que quienes adquieren este tipo de vehículos por lo general solo cuentan con ingresos equivalentes al salario mínimo.

En cuanto a la presión social, Avendaño Serna et al. (2020) señalan que los amigos, familiares, compañeros de trabajo y marcas

conocidas influyen en la decisión de compra de un casco, puesto que las creencias normativas moldean las expectativas individuales o grupales. Igualmente, resulta relevante la influencia de percepciones o imaginarios regionales, determinados por diferencias climáticas, rurales o urbanas.

Rodríguez Hernández et al. (2016) expusieron que el uso del casco está condicionado por la región del país, registrándose un mayor uso en las regiones centrales y desarrolladas de Colombia, donde la supervisión normativa es más estricta gracias a campañas y acciones que refuerzan esta práctica. En contraposición, en zonas rurales y suburbanas de menor desarrollo prevalece un mínimo uso del casco, debido a la baja supervisión de las autoridades de tránsito o movilidad, lo que contribuye a una menor conciencia sobre la importancia de este EPP.

En consecuencia, cabe preguntarse: ¿cuál es la percepción del riesgo en las y los motociclistas? Esta inquietud surge porque las presiones sociales pueden superar en fuerza a las motivaciones de autoprotección, ya que la opinión de terceros resulta decisiva para emprender o evitar ciertas conductas.

Al respecto, diversas investigaciones han evidenciado que adolescentes y jóvenes conductores de motocicleta poseen una menor percepción del riesgo. Herrera-López et al. (2021) afirman que esta baja percepción se relaciona con decisiones erróneas, ya que en esa etapa vital no se valoran de manera adecuada situaciones peligrosas. Además, se suman las consecuencias del consumo de alcohol, estupefacientes, estimulantes o fármacos para la depresión, que alteran funciones psicomotoras y sensoriales.

Correa Ramírez et al. (2018) refieren que las narrativas sobre el riesgo están influidas tanto por una perspectiva estética como por la preocupación por la imagen, que se configuran según valores culturales y sociales e inciden en las competencias personales, que, a su vez, se transforman en experiencias biográficas.

Asimismo, Cordellieri et al. (2019) evidenciaron que la percepción del riesgo también se observa en el descuido de la conducción. Cabe anotar que la percepción del riesgo se comprende como

un juicio de carácter cognitivo, mientras que la preocupación en torno al riesgo se manifiesta a través de reacciones emocionales y presiones sociales, en las que surgen tensiones y conflictos sociales orientados a encajar en la sociedad.

En este orden de ideas, es pertinente mencionar el uso del celular como otro factor de conflicto y percepción del riesgo durante la conducción. Tosi et al. (2024) sostienen que las y los motociclistas que laboran en determinadas empresas presentan una mayor prevalencia en el uso del celular debido a la demanda comunicacional vinculada a su trabajo.

Esto deriva en que muchos motociclistas no logren acatar las normas de tránsito, ya que deben atender el celular por razones laborales. Por ello es importante implementar acciones que reduzcan este uso, dado que la organización del trabajo afecta la seguridad vial. Por otra parte, Tábor Cruz (2021) señala que diversas investigaciones han mostrado que los conductores disminuyen su desempeño al atender conversaciones telefónicas y priorizan el diálogo sobre la actividad de conducir, lo que compromete la concentración y destreza.

Otra manifestación de presión social que suscita conflicto interno durante la conducción se relaciona con el género. Según la ANSV (2026), de los 5194 usuarios de moto fallecidos en siniestros viales, el 82 % fueron hombres y el 15 % mujeres. En este sentido, Castro Molinares y Ruiz Pérez (2021) agregan que a muchos hombres les molesta el modo de conducir de diversas mujeres, que se percibe como más cuidadoso y responsable. Incluso, los autores comparan esta conducción con la de personas mayores o principiantes, lo que da lugar a episodios de violencia de género que refuerzan los imaginarios sociales relativos a la seguridad.

De acuerdo con el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (2023), el espacio vial se encuentra masculinizado en la sociedad. Esto responde a los procesos de socialización masculinos, que propician la adopción de conductas de riesgo excesivo, reforzando ideas como la inmunidad al dolor y al rechazo o la represión de emociones y sentimientos, lo cual influye en la formación

de representaciones sociales y en la materialización de acciones viales perjudiciales.

En este contexto, Geldstein et al. (2010) y Fernández Poncela (2012) evidencian discursos prejuiciosos de ambos sexos sobre la conducción. Las mujeres adultas, en particular, sostienen que los hombres conducen mejor porque tienen mayor experiencia, “nacieron para conducir”, conocen los vehículos y muestran mayor gusto por la conducción, asumiendo así una posición subordinada que contribuye a la permanencia de estos roles. Por su parte, los hombres consideran que la conducción femenina es deficiente por una supuesta falta de habilidades y control emocional. Este fenómeno demuestra que las percepciones se originan en representaciones sociales propias de la vida cotidiana.

Cabe agregar que el documento *La seguridad vial desde un enfoque de género*, de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial, reflexiona sobre la influencia de la violencia de género en la seguridad vial. Se muestra cómo este fenómeno incide en la creación social de ideas sobre los roles que hombres y mujeres deben desempeñar en la sociedad, así como en la construcción de identidades subjetivas, asignando a cada sexo papeles socialmente determinados que se interpretan, erróneamente, como naturales y no culturales (s.f.).

De igual modo, Deniz et al. (2021) señalan que el sexo biológico implica cierta generalización intercultural, pero el rol de género masculino “hombre machista” intensifica las conductas agresivas, mientras que el género femenino tiende a atenuarlas, independientemente de la cultura.

Desde otra perspectiva, resulta relevante destacar la investigación de Durán et al. (2009), que también se enmarca dentro del mecanismo de ajustamiento, que desmitifica los estereotipos de conducción en hombres y mujeres, pues han evidenciado que la mayoría de los hombres han desarrollado conductas agresivas y arriesgadas. No obstante, corroboraron que las mujeres, especialmente jóvenes, también pueden protagonizar siniestros viales asociados al estrés y al consumo de alcohol, del mismo modo que las mujeres adultas

pueden verse involucradas en siniestros derivados de una vida laboral estresante y la conducción apresurada.

Una vez más, esto subraya cómo las presiones sociales y los estereotipos pueden incidir en la toma de decisiones y las infracciones de tránsito, lo cual demanda mayor profundización en estudios futuros, considerando que los roles de género constituyen construcciones sociales dinámicas que varían según el contexto cultural y los procesos de socialización.

Mecanismo de defensa

La teoría estructural-funcionalista señala que este mecanismo es un proceso mediante el cual se actúa sobre los conflictos internos de la personalidad. En ellos interactúan aspectos en los que se mezcla lo catético con lo cognitivo (Parsons, 1984).

En este apartado se analizan los diversos conflictos que experimentan las y los motociclistas al conducir, poniendo especial atención en cómo la emoción, la motivación y la cultura -elementos clave para la conformación de la acción social- influyen en la aparición de conflictos internos.

En consonancia con lo anterior, Gordillo et al. (2020) sostienen, en un estudio sobre emociones en la conducción, que para integrar la emoción a la conducción resulta fundamental el estado afectivo del conductor y variables internas, como la empatía (como se abordó anteriormente), la regulación, el contenido emocional de las campañas de seguridad vial y, finalmente, la memoria prospectiva relacionada con el recuerdo de acciones preventivas en la conducción.

Según Antoñanzas et al. (2019), las habilidades afectivas de los conductores configuran las actitudes derivadas del sistema motivacional y socioemocional: las emociones en la conducción modulan la competitividad y agresividad, así como la calma, el optimismo y la compasión. Por ende, las acciones individuales resultan de las actitudes y pensamientos cultivados, así que la relación entre emoción y conducción es permanente.

Del mismo modo, los autores subrayan que la mayoría de las emociones al conducir se originan en ámbitos de la vida cotidiana. En este sentido, las emociones deben y pueden ser educadas en la vida familiar y escolar, en academias, entre amigos y pares, o en el entorno laboral.

De acuerdo con Orit Taubman y Liat Katz (2012), el clima familiar, en materia de seguridad vial, actúa como un factor decisivo: las relaciones positivas entre padres e hijos y altos niveles de conformidad con la autoridad se asocian a una mayor aprobación de estilos de conducción cuidadosos, mientras que la falta de compromiso familiar, la presión de grupo y la baja conformidad con la autoridad acentúan la aprobación de estilos imprudentes.

En el mismo sentido, Cerniglia et al. (2015) resaltan que la falta de apoyo familiar -es decir, ausencia parental en el proceso de socialización- contribuye a un funcionamiento psicológico desadaptativo en adolescentes y jóvenes, quienes presentan mayores dificultades para identificar y expresar sus emociones. Adicionalmente, Riaño-Garzón et al. (2017) destacan que debe integrarse la relación entre salud emocional y cognoscitiva, ya que resulta determinante para mejorar el desempeño de la conducción en estos actores viales.

Con lo planteado anteriormente, es importante definir el concepto de emoción, como lo hace la socióloga Illouz (2007), quien advierte que

la emoción puede definirse como el aspecto “cargado de energía” de la acción, en el que se entiende que implica al mismo tiempo cognición, afecto, evaluación, motivación y el cuerpo. Las emociones son significados culturales y relaciones sociales fusionados de manera inseparable, y es esa fusión lo que le confiere la capacidad de impartir energía a la acción. Lo que hace que la emoción tenga esa “energía” es el hecho de que siempre concierne al yo y a la relación del yo con otros situados culturalmente. (p. 15)

Respecto a lo anterior, Le Breton (2012) señala que las emociones y los sentimientos son relaciones que se construyen social y culturalmente, y se expresan a través de un conjunto de signos. Por

tanto, el autor mostró que la emoción es interpretación, significación, relación y una regulación de intercambio que se transforma según el ámbito social. Aunque también se diferencia de acuerdo con la singularidad, aspecto importante para futuras investigaciones.

Ahora, a partir de estos dos conceptos de emoción, es pertinente preguntarse: ¿qué motiva a un conductor a realizar maniobras que pueden poner en riesgo su vida y la de los demás actores viales? Se debe considerar que toda acción está asociada a una motivación, con frecuencia inducida por factores emocionales que influyen en el comportamiento.

Según Parsons (1984), la motivación es un proceso que ocurre en uno o más actores individuales, y consiste en la orientación hacia la mejora del equilibrio entre gratificación y privación del actor. Por tal motivo, es necesario revisar las orientaciones recibidas en relación con la seguridad vial.

Satiennam et al. (2018) sostienen que la norma subjetiva es el predictor más consistente para el estudio de siniestros viales, especialmente en jóvenes, ya que las presiones sociales influyen en la decisión de realizar o no maniobras que pongan en riesgo la vida. Así, concluyen que la aprobación de personas significativas, como la familia y los amigos, juega un papel importante en la intención de conducción de cualquier vehículo.

Por su parte, Cruz del Castillo (2012) señala que las normas están íntimamente ligadas a la conducta, constituyéndose en una medida motivacional que se conforma por tres constructos: las actitudes, la norma subjetiva y el control conductual percibido. Indica que las actitudes se refieren a las creencias sobre los costos y recompensas de adoptar una determinada conducta; la norma subjetiva refleja las creencias acerca de la presión social ejercida por los grupos sociales y el control conductual alude a las creencias sobre la facilidad o dificultad de realizar un acto, en este caso, los siniestros viales.

Para comprender esta afirmación, se debe considerar el concepto sociológico de cultura y sus componentes: símbolos, lenguaje, valores, normas y cultura material (Macionis y Plummer, 2011).

Igualmente, estos autores definen la cultura como “diseños de formas de vida”, relacionados con “los valores, las creencias, la conducta, las costumbres y los objetos materiales que constituyen la forma de vida de un pueblo. La cultura es una caja de herramientas con soluciones para los problemas cotidianos” (Macionis y Plummer, 2011, pp. 118-119).

Con fundamento en este concepto, la cultura responde a las causas que originan un siniestro vial, así explica por qué las personas cometen infracciones de tránsito. Durán Palacio y Moreno Carmona (2016) demostraron que las personas con tendencia a cometer infracciones de tránsito suelen ser aquellas que aprendieron a conducir con un familiar, un amigo, solos o que gestionaron la licencia a través de un tramitador.

También se subraya que aprender a conducir en una escuela no representa una diferencia significativa, pues muchas escuelas no proporcionan una formación adecuada en aspectos inherentes a la conducción.

Además, resaltan que la conducta al conducir está más vinculada a las creencias que a los conocimientos normativos, según se constató en estudios de género. Estos autores precisan que los hombres muestran mayor inclinación hacia conductas agresivas, mediadas por negativismo frente a las normas de tránsito y la búsqueda de sensaciones, factores que, junto con el estrés, incrementan el riesgo y derivan en una conducción temeraria, agresiva y con exceso de velocidad.

Resulta relevante el planteamiento de Sauaya et al. (2011), quienes aseguran que la percepción de velocidad se estudia evaluando cómo un conductor estima su propia velocidad y cómo interpreta la transgresión y el riesgo, debido a que su apreciación subjetiva depende del modo en que fue educado durante el proceso de socialización.

En esa línea, Tasca (2010, como se citó en Herraiz Gonzalo et al., 2011) planteó que la conducta agresiva suele estar determinada por disposiciones personales y sociales, la búsqueda de sensaciones o el estado anímico de enfado, muchas veces relacionado con factores

ajenos al tráfico, así como la creencia de poseer habilidades superiores de conducción.

Por otra parte, Hidalgo-Fuentes (2023) destaca la relación entre conducción agresiva y diversos rasgos de personalidad, elementos cruciales para analizar los siniestros viales. Indica que, a mayor estabilidad emocional y experiencia, menor tendencia a experimentar ira durante la conducción.

Para alcanzar el manejo de las emociones y la estabilidad emocional, Ramírez-Corone et al. (2020) enfatizan la importancia de esta enseñanza en la niñez y adolescencia, pues en estas etapas es en las que se inculcan habilidades sociales necesarias para entablar relaciones interpersonales competentes. Las conductas se aprenden, observan o imitan en el marco de las interacciones sociales. Por ello, las conductas agresivas suelen manifestarse en los distintos ámbitos sociales, en especial durante el proceso de socialización.

Ynerarity et al. (2017) proponen que, para una adecuada educación en el control de la agresividad, se deben implementar contenidos culturales que permitan comprender las normas y valores, facilitando el conocimiento de derechos y deberes, e incentivando la reflexión sobre las propias valoraciones y el fortalecimiento de relaciones interpersonales.

No debe pasarse por alto la relación entre emociones y conducción en el ámbito laboral. Montenegro-Martínez et al. (2023) señalaron que, dada la oferta y dinámica del mercado laboral, las personas recorren largas distancias, lo que incrementa la exposición a riesgos viales asociados a infraestructura, ambiente y comportamientos de otros actores viales, los cuales detonan factores emocionales. Cabe mencionar, además, el impacto de largas jornadas de trabajo.

Norza-Céspedes et al. (2014) apuntan que conductores, especialmente motociclistas, trabajan jornadas extensas que producen estrés y fatiga, lo que está asociado a tensión emocional y alta demanda intelectual. Todo ello incide en menores niveles de vigilancia, atención, precisión y capacidad de reacción. Así, a mayor número de horas trabajadas, mayor riesgo de siniestralidad vial.

Subrayan también la relevancia de la inteligencia emocional, pues demostraron que quienes carecen de ella representan mayor peligro en situaciones de tráfico.

Cheng y Lee (2012) encontraron que las personas que emplean motocicletas para desplazarse al trabajo, sobre todo las altamente impulsivas, adoptan comportamientos de mayor riesgo al tomar decisiones y muestran menor capacidad para inhibir respuestas en comparación con aquellos que presentan menor impulsividad.

En este contexto, resulta pertinente mencionar el trabajo de Márquez Díaz (2012), quien demostró que uno de los principales factores de riesgo en la conducción, que incide en el uso del celular, es la importancia de la llamada recibida, que muchas veces está vinculada con el ámbito laboral. Con frecuencia, los motociclistas atienden mensajes o llamadas laborales, lo que puede desencadenar emociones que derivan en conductas peligrosas al conducir.

Ishida y Matsuura (2001), tras estudiar el uso del celular en la conducción de automóviles -conclusión aplicable a motociclistas-, afirmaron que

1. Al conducir con una sola mano, utilizando en la otra el celular, el tiempo de reacción durante el frenado se retrasa, ocasionando colisiones.
2. La velocidad del vehículo disminuye y se incrementa la distancia respecto al automóvil delantero.
3. El movimiento ocular y la atención disminuyen.
4. Conducir con una sola mano y utilizar el móvil produce, de acuerdo con los autores, inestabilidad en la conducción.

Estas conductas tienen importantes repercusiones físicas y emocionales, al aumentar el riesgo de conducir. Se evidenció que los conflictos sociales y las presiones influyen significativamente en el comportamiento de los motociclistas. Por esta razón se hace énfasis en el proceso de socialización como un factor que impacta directamente en el comportamiento y la ocurrencia de siniestros viales.

RESULTADOS

De lo expuesto, se evidenció que la cultura y el proceso de socialización descritos por Macionis y Plummer (2011) inciden en el comportamiento de los y las motociclistas, ya que la cultura es la que debe responder por las causas de los siniestros viales. Los valores, creencias, costumbres y objetos que forman la vida de una persona se aprenden mediante el proceso de socialización, mediado por agentes como la familia, los amigos, los compañeros de trabajo, los docentes, los medios de comunicación y las figuras públicas, actualmente conocidos como *influencers*, quienes contribuyen a la formación de experiencias y hábitos que derivan en comportamientos seguros o inseguros en las vías.

En congruencia, los mecanismos de aprendizaje, defensa y ajustamiento, propuestos por la teoría de Parsons (1984), complementan el análisis del comportamiento de los y las motociclistas en América Latina. Se demostró que el mecanismo de aprendizaje evidencia la necesidad de que la educación vial no se imparta únicamente en instituciones, sino también en la familia.

Desde la familia se inicia el proceso de socialización sobre seguridad vial, impulsando la construcción de una cultura vial basada en educación reflexiva y concientización, promoviendo la corresponsabilidad y el adecuado manejo de las emociones como responsabilidad social. Este proceso nace en la infancia, mediante un enfoque interdisciplinario, y se prolonga durante toda la vida.

En cuanto al mecanismo de ajustamiento, se observó que las presiones sociales condicionan ciertos comportamientos en los motociclistas, arraigando hábitos inseguros como el exceso de velocidad, la omisión del uso de los EPP y el desacato a las normas y señales de tránsito. Tanto en la literatura revisada como en la experiencia en campo se constató que las opiniones de otras personas influyen en las acciones. En especial la influencia de amigos, familiares, compañeros de trabajo y medios de comunicación.

Asimismo, se constató cómo la percepción del riesgo se construye en los motociclistas. Se identificó que adolescentes y jóvenes

conductores presentan menor percepción del riesgo, debido a que se encuentran en procesos de construcción de nuevas experiencias de vida.

Otra forma de presión social que causa conflictos internos al conducir es el género. Se constató que la cultura incide en los modos de conducción de hombres y mujeres. Por ejemplo, en la literatura se halló que los hombres son los que tienen estilos de conducción más temerarios, mientras que las mujeres son más cautelosas.

Se identificaron además imaginarios sociales, como la creencia de que los hombres conducen mejor que las mujeres, lo que desencadena violencia de género en las vías y malas conductas no solo en los hombres, sino también en algunas mujeres, debido al consumo de alcohol, situación laboral estresante y demás patrones culturales que dictan cuáles son los comportamientos ideales de una mujer.

El mecanismo de defensa permitió revisar los conceptos de emoción de Illouz (2007), relacionados con la motivación y el vínculo con la cultura, para comprender los conflictos internos que afrontan los motociclistas al conducir. Se constató la importancia de estudiar la emoción respecto al desarrollo de habilidades emocionales y variables internas, como la empatía frente a los demás actores viales.

Estas habilidades provienen del sistema motivacional y socioemocional, porque las emociones, durante la conducción, preceden a la competitividad, agresividad, calma, optimismo y pasión. Gran parte de las emociones experimentadas al conducir derivan de emociones generadas en diversos ámbitos de la vida, destacando la necesidad del abordaje sociocultural, puesto que la cultura condiciona las decisiones tomadas por los motociclistas en la vía.

Como limitante de este estudio, cabe señalar la dificultad para acceder a investigaciones recientes sobre el tema, pues diversas fuentes se encuentran desactualizadas. Esto justifica la necesidad de hacer una mayor exploración de la seguridad vial desde la sociología, tal como lo planteó Parra Contreras (2014), al reconocer que este es un tema sujeto a cambios permanentes, y que exige una visión

en la que se integren los análisis tradicionales con otros enfoques sociales. Por consiguiente, debe ser una visión en la que se integren aspectos como género, edad, zonas rurales y urbanas, escolaridad, cultura, socialización y emociones. Este abordaje permitiría establecer la movilidad como objeto de análisis social, específicamente en los motociclistas, como actores viales particularmente vulnerables, sin omitir la consideración de los demás.

En este sentido, Pérez Stéfanov (2021) sostiene que las ciencias sociales posibilitan un análisis más amplio sobre las motivaciones que determinan la exposición al riesgo y los patrones de movilidad, entendiendo las razones que llevan a un motociclista a infringir las normas de tránsito y ser parte de las principales víctimas de siniestros viales.

CONCLUSIONES

De acuerdo con este estudio y las diferentes investigaciones referentes al tema, se concluye que el proceso de socialización resulta crucial en el desarrollo del comportamiento de los y las motociclistas, pues influye en la toma de decisiones de este actor vial debido a las presiones sociales presentes en la sociedad.

Estas presiones están determinadas por tres sistemas: el social, el cultural y el de la personalidad, y es este último una fuente de desarrollo de los mecanismos de aprendizaje, defensa y ajustamiento.

También se relaciona con los conceptos de emoción y cultura, en el que las emociones resultan fundamentales para la acción humana debido a los fenómenos psicológicos, culturales y sociales. Las presiones —por ejemplo, del ámbito laboral, especialmente en las personas que utilizan la motocicleta para trabajar— predisponen a ser víctimas de siniestros viales por el uso frecuente del celular y las extensas jornadas laborales, que repercuten en conductas impulsivas, competitivas y agresivas, así como en la toma de decisiones riesgosas en la vía.

En cuanto al género, se evidenció la molestia que en algunos hombres latinoamericanos provoca la forma cuidadosa y responsable en que conducen algunas mujeres, lo que desemboca en

violencia de género y en la formación de imaginarios sociales sobre la seguridad vial. Aunque todo lo anterior también ha propiciado que algunas mujeres conduzcan de manera agresiva.

Finalmente, el uso de los EPP incide notablemente en la conducción, dado que las presiones sociales hacen que los motociclistas teman acatar las normas y que no fomenten hábitos seguros, lo que resulta en decisiones que ponen en peligro su vida y la de otros.

Todo ello debido a que la opinión de los demás ejerce influencia significativa sobre estos actores viales y sus percepciones cotidianas. Se destaca entonces la estrecha relación entre emociones y conducción, lo que exige diseñar intervenciones de sensibilización orientadas al desarrollo de una reflexión consciente desde la niñez, con una educación basada en valores y corresponsabilidad.

Es fundamental que la familia y los agentes de socialización contribuyan a la formación de buenas prácticas en seguridad vial, a fin de consolidar una cultura vial y disminuir la siniestralidad, aspirando a que en América Latina los motociclistas, particularmente jóvenes, dejen de ser las principales víctimas fatales.

REFERENCIAS

- Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV]. (2026, 20 de enero). *Histórico víctimas*: Históricas cifras preliminares y definitivas. Actualización cifras preliminares año 2024. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>
- Antoñanzas, J. L., Lope, A., Salavera, C. y Bericat, C. (2019). Emociones en la conducción de vehículos: diferencias entre estudiantes y profesionales. *Revista INFAD de Psicología. International Journal of Developmental and Educational Psychology*, 1(2), 335-342. <https://revista.infad.eu/index.php/IJODAEP/article/view/1703>
- Arpi Landázuri, M. R. y Fuertes, G. (2023). Identificación de los factores de riesgo que inciden en la siniestralidad del Cantón Rumiñahui. *Conectividad*, 4(1), 25-37. <https://doi.org/10.37431/conectividad.v4i1.45>
- Avendaño Serna, S., González Rúa, D., Muñoz, Y. y Mejía-Gil, M. C. (2020). Imaginario social de seguridad en compra y uso

- del casco para motociclistas. *Suma de Negocios*, 11(24), 34-41. <https://doi.org/10.14349/sumneg/2020.V11.N24.A4>
- Berrones-Sanz, L. D. (2019). Experiencia metodológica en la capacitación de promotores de seguridad vial en México. *Diálogos sobre Educación*, 19(10). <https://doi.org/10.32870/dse.v0i19.519>
- Cascos certificados. (s.f.). *Nueva norma de cascos para moto en Colombia*. <https://cascoscertificados.org/nueva-norma-de-cascos-para-moto-en-colombia/>
- Castro Molinares, S. P. y Ruiz Pérez, J. I. (2021). Actitudes protectoras relacionadas con la seguridad vial en conductores de Villavicencio (Colombia). *Diversitas*, 17(2). <https://doi.org/10.15332/22563067.7070>
- Cheng, A. S., & Lee, H. C. (2012). Risk-taking behavior and response inhibition of commuter motorcyclists with different levels of impulsivity. *Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(5), 535-543. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.05.005>
- Cerniglia, L., Cimino, S., Ballarotto, G., Casini, E., Ferrari, A., Carbone, P., & Cersosimo, M. (2015). Motor vehicle accidents and adolescents: An empirical study on their emotional and behavioral profiles, defense strategies and parental support. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 35, 28-36. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.09.002>
- Ley 1503 de 2011. Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Diciembre 29 de 2011. *Diario Oficial* n.º 48298. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=45453>
- Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la violencia Vial. (s.f.). *ARGENTINA: La Seguridad Vial desde un enfoque de Género. Debates y Desafíos*. <https://contralaviolenciavial.org/actualidad/la-seguridad-vial-desde-un-enfoque-de-genero-debates-y-desafios/gmx-niv44-con248.htm>
- Cordellieri, P., Sdoia, S., Ferlazzo, F., Sgalla, R., & Giannini, A. M. (2019). Driving attitudes, behaviours, risk perception and risk concern among young student car-drivers, motorcyclists and pedestrians in various EU countries. *Transportation Research Part F: Traffic*

- Psychology and Behaviour*, 65, 56-67. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.07.012>
- Correa Ramírez, C., García, C. S. y Ortiz Medina, M. O. (2018). Percepción del riesgo en la cotidianidad de los adolescentes. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 36(1), 45-54. <https://doi.org/10.17533/udea.rfnsp.v36n1a06>
- Cruz del Castillo, C. (2012). De las creencias y las normas a las particularidades del comportamiento humano. *Psicología Iberoamericana*, 20(2), 5-6. <https://psicologiaiberoamericana.ibero.mx/index.php/psicologia/article/view/204>
- De Miguel, A. y De Miguel, I. (2003). *Sociología de la seguridad vial*. Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS). <https://doi.org/10.5477/cis/opyac.45.126>
- Deniz, P., Lajunen, T., Özkan, T., & Gaygısız, E. (2021). Masculinity, femininity, and angry drivers: Masculinity and femininity as moderators between driver anger and anger expression style among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 161. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S000145752100378X>
- Duque, L. A. (2019). *Instrumento pedagógico de seguridad vial para motociclistas que laboran en un supermercado de la ciudad de Manizales* [Tesis de especialización, Universidad de Manizales]. <https://ridum.umanizales.edu.co/handle/20.500.12746/5835>
- Durán, M., Cantón, D. y Castro, C. (2009). Patrones de cambio en la conducción de las mujeres. *International Journal of Psychological Research*, 2(1), 54-66. <https://www.redalyc.org/pdf/2990/299023510007.pdf>
- Durán Palacio, N. M. y Moreno Carmona, N. D. (2016). Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 12(1), 123-136. <https://dialnet.unirioja.es/download/articulo/5883695.pdf>
- Fernández Poncela, A. M. (2012). Representaciones sociales: Mujeres al volante ¿peligro constante? *Iberoforum. Revista de Ciencias Sociales*, 7(14), 1-34. <https://www.redalyc.org/pdf/2110/211026873001.pdf>
- García Ramírez, Y., Ramírez, R., Duque, E. y Rojas Asuero, H. (2018). Estudiantes universitarios en la enseñanza de la seguridad vial en la educación primaria. Caso de estudio: Escuela Trece de

- Abril (Loja-Ecuador). *Innova Research Journal*, 3(8), 68-79. <https://doi.org/10.33890/innova.v3.n8.2018.611>
- Gavilánes Rodríguez, G. M. (2024). Desarrollo de un programa de sensibilización y formación en seguridad vial dirigido a estudiantes de bachillerato del Colegio Fiscal Julio Jaramillo Laurido, a través de actividades prácticas. *Multidisciplinary Journal Star of Sciences*, 1(1), 1-2. https://estrellaediciones.com/index.php/Star_of_Sciences/article/view/4
- Gómez, R., Peñaloza, N. y Bastidas-Pacheco, G. (2019). Actitud del docente en estrategias de enseñanza en promoción de la salud en seguridad vial. *Revista Ciencias Pedagógicas e Innovación*, 7(1), 28-35. <https://doi.org/10.26423/rcpi.v7i1.260>
- Geldstein, R. N., Di Leo, P. F. y Ramos, S. (2010). Género, violencia y riesgo en el tránsito. La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires. *Physis: Revista de Saúde Coletiva*, 21, 695-720. <https://www.scielo.br/j/physis/a/qd5t5KwDtt4TXJxzBFYzwZK/?format=pdf&lang=es>
- Gordillo, F., Mestas, L., Pérez, M. Á. y López, R. M. (2020). Las emociones en la carretera: Una revisión narrativa de las variables emocionales que influyen en la conducción. *Revista Electrónica de Psicología de la FES Zaragoza-UNAM*, 10(20), 22-31. https://www.zaragoza.unam.mx/wp-content/Portal2015/publicaciones/revistas/rev_elec_psico/REP_20.pdf#page=22
- Herraiz Gonzalo, F., Chamarro Lusa, A. y Villamarín, F. (2011). Predictores psicosociales de delitos contra la seguridad vial: Un estudio con internos de un centro penitenciario. *Clínica y Salud*, 22(2), 87-100. <https://www.redalyc.org/pdf/1806/180621194001.pdf>
- Herrera-López, M., Estrada Vallejo, G. M. y Passos Rivera, Z. C. (2021). Propiedades psicométricas de la aversion to risk taking scale en una muestra de motociclistas colombianos. *Diversitas*, 17(2). <https://doi.org/10.15332/22563067.7106>
- Hidalgo-Fuentes, S. (2023). La relación de los factores de personalidad y la conducción agresiva: los Cinco Grandes y la Tríada Oscura. *Acta Colombiana de Psicología*, 26(1), 188-199. <https://doi.org/10.14718/ACP.2023.26.1.12>
- Illouz, E. (2007). *Intimidades congeladas: Las emociones en el capitalismo*. Katz Editores.

- Ishida, T., & Matsuura, T. (2001). The effect of cellular phone use on driving performance. *LATSS Research*, 25(2), 6-14. [https://doi.org/10.1016/S0386-1112\(14\)60065-0](https://doi.org/10.1016/S0386-1112(14)60065-0)
- Le Breton, D. (2012). Por una antropología de las emociones. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 4(10), 67-77.
- Macionis, J. y Plummer, K. (2011). Capítulo 7, Microsociología: La construcción social de la vida cotidiana. En *Sociología* (pp. 173-203). Pearson.
- Marín-Escobar, J. C., Maury-Mena, S. C., Marín-Benítez, A. C. y Maury, A. (2022). Efectos de un programa de educación vial, tránsito y movilidad sobre actitudes y conocimientos de escolares de Barranquilla (Colombia). *Salud Uninorte*, 38(2), 455-472. <https://doi.org/10.14482/sun.38.2.610>
- Márquez Díaz, L. G. (2012). Análisis experimental de los factores que definen el uso del teléfono móvil mientras se conduce. *Revista Facultad de Ingeniería Universidad de Antioquia*, 62, 55-65. <https://www.redalyc.org/pdf/430/43025115006.pdf>
- Mendoza Díaz, A., Mendoza Perea, M. y Abarca Pérez, E. (2015). Campañas de seguridad vial para el mejoramiento del comportamiento del factor humano. *Publicación Técnica*, 449.
- Mingote Adán, J. C., Gómez Cardenal, M., García Sanz, A. y Taboada Denia, D. (2024). El factor humano en la seguridad y siniestralidad vial. *Encuentros Multidisciplinares*, 26(77), 15. <http://www.encuentros-multidisciplinares.org/revista-77/carlos-mingote-y-otros.pdf>
- Montenegro-Martínez, G., Arias-Castro, C. y Cardona-Arango, D. (2023). Desigualdades sociales urbano-rurales en la mortalidad por siniestros viales en Colombia, 1998-2019. *Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud*, 55. <https://doi.org/10.18273/saluduis.55.e:23068>
- Norza-Céspedes, E. H., Granados-León, E. L., Useche-Hernández, S. A., Romero-Hernández, M. y Moreno-Rodríguez, J. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: Incidencia del factor humano. *Revista Criminalidad*, 56(1), 157-187. <https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2014/08/doctrina39566.pdf#page=157>

- Obregón Galván, C. A., Águila Reyes, T. y Rojas Mesa, J. E. (2018). Estrategia de educación y seguridad vial para el cambio cultural en la comunidad. *Pedagogía y Sociedad*, 21(52), 48-68. <https://www.redalyc.org/pdf/5817/581779114004.pdf>
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2023, 13 de diciembre). A pesar de los notorios progresos, la seguridad vial sigue siendo un problema apremiante para el mundo. <https://www.who.int/es/news/item/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue>
- Orit Taubman, B. A., & Liat Katz, B. A. (2012). The contribution of family climate for road safety and social environment to the reported driving behavior of young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 47, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.01.003>
- Parsons, T. (1984). El aprendizaje de las expectativas sociales de los roles y los mecanismos de socialización de la motivación. En *El sistema social* (pp. 132-161). Alianza Editorial.
- Parra Contreras, P. (2014). La perspectiva sociocultural aplicada a la movilidad y la siniestralidad vial: Un estudio de caso a través de las redes sociales. *Revista Teknokultura*, 11(3), 555-581. <https://docta.ucm.es/rest/api/core/bitstreams/fc561431-470c-421b-8c21-9e207a1edfb5/content>
- Pérez, A. y Tejada, E. N. (2018). Plan estratégico de seguridad vial para la empresa P&R Ingenierías SAS en la ciudad de Arauca, Arauca. *Interfaces*, 1(1), 99-129. <https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/interfaces/article/view/3678>
- Pérez Stéfanov, B. (2021). Aportes de las ciencias sociales al abordaje teórico y práctico para el estudio de la movilidad sostenible y la seguridad vial. *Revista ABRA*, 41(63), 33-54. <https://doi.org/10.15359/abra.41-63.2>
- Petit, L. (2014). El factor humano en el sistema tránsito y seguridad vial y el modelo interaccional comportamental de tránsito. *Psien- cia. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 6(1), 48-54. <https://www.redalyc.org/pdf/3331/333132568004.pdf>
- Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. (2023 de febrero). *Informe sobre seguridad vial con perspectiva de género*. https://www.oisevi.org/sites/default/files/pdf/OISEVI_GENERO_WEB.pdf

- Ramírez Aguilera, C. M. y Caicedo Forero, Y. M. (2024). Accidentalidad Vial: Análisis de los Factores que Influyen en Sinietros Viales en los Técnicos de Soporte Motorizados de Datacenter Colombia SAS. *Ciencia Latina Revista*, 8(2), 679-696. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i2.10517
- Ramírez-Corone, A. A., Martínez Suárez, P. C., Cabrera Mejía, J. B., Buestán Andrade, P. A., Torracchi-Carrasco, E. y Carpio Carpio, M. G. (2020). Habilidades sociales y agresividad en la infancia y adolescencia. *AVFT-Archivos Venezolanos de Farmacología y Terapéutica*, 39(2), 209-214. <https://doi.org/10.5281/zenodo.4068522>
- Riaño-Garzón, M., Raynaud Prado, N. C. y Díaz-Camargo, E. (2017). Seguridad vial y procesos psicológicos: acciones preventivas. *Revista Logos, Ciencia & Tecnología*, 8(2), 72-81. <https://doi.org/10.22335/rlct.v8i2.362>
- Rodríguez Hernández, J. M., Camelo Tovar, F. A. y Ariza Ruiz, L. K. (2016). Factores asociados al uso del casco de protección en dos ciudades de Colombia. *Ciencia & Saúde Coletiva*, 21(12), 3793-3801. <https://doi.org/10.1590/1413-812320152112.06732015>
- Sailema-Torres, A. A., Tamayo-Vásquez, F. M. y Masabanda-Analuiza, G. I. (2020). Primera infancia: espacio de oportunidades para la educación vial, desde un enfoque holístico y multidisciplinar. *Polo del Conocimiento*, 5(12). <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/2027>
- Sailema-Torres, A. A., Tamayo-Vásquez, F. M. y Masabanda-Analuiza, G. I. (2021). Enseñando y aprendiendo educación vial: una experiencia con niños de educación infantil. *Revista Científica FIPCAEC (Fomento de la Investigación y Publicación Científico-Técnica Multidisciplinaria)*. *Polo de Capacitación, Investigación y Publicación (POCAIP)*, 6(3), 157-180. <https://www.fipcaec.com/index.php/fipcaec/article/view/392>
- Satiennam, W., Satiennam, T., Triyabutra, T., & Rujopakarn, W. (2018). Red light running by young motorcyclists: Factors and beliefs influencing intentions and behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 55, 234-245. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.03.007>

- Sauaya, D., Cohen, E., Autino, G., Vennera, V., Hlenczuk, E., Croche, J., Arellano, P. M. y Pavon, A. (2011). Educación vial como aporte al compromiso y responsabilidad ciudadana con la seguridad en el tránsito. *Anuario de Investigaciones*, 18, 281-288. https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-16862011000100030&lng=es&tlng=es
- Tábor Cruz, O. A. (2021). Efecto de las distracciones por el uso del teléfono celular durante la conducción. *Infraestructura Vial*, 23(42), 61-70. <http://dx.doi.org/10.15517/iv.v23i42.46667>
- Tosi, J. D., Ledesma, R. D., Poó, F. M., Montes, S. A. y López, S. S. (2016). Prevalencia y evolución del uso de casco en ocupantes de motocicletas en una ciudad argentina (Mar del Plata, 2006-2014). *Salud Colectiva*, 12(1), 85-95. <https://doi.org/10.18294/sc.2016.679>
- Tosi, J. D., Minjoulou, N. A., Poó, F. M., Espósito, P. y Ledesma, R. D. (2024). Comportamientos de riesgo y factores asociados en motociclistas de una ciudad de Argentina. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 42, e354994. <https://doi.org/10.17533/udea.rfnsp.e354994>
- Ynerarity, O., Hernández, M. J. y Sánchez, D. (2017). Las manifestaciones de agresividad. Alternativa para su autorregulación. *Varona*, 64. <https://www.redalyc.org/journal/3606/360657467024/html/>
- Vilchez, Y. (2012). Ética y moral: una mirada desde la gerencia pública. *Revista de Formación Gerencial*, 11(2), 232-247. <https://etica.uazuay.edu.ec/sites/etica.uazuay.edu.ec/files/public/Dialnet-Etica-YMoral-4192166.pdf>