



COMPORTAMIENTO AGRESIVO EN CONDUCTORES PROFESIONALES DE COLECTIVO INTERURBANO DEL GRAN BUENOS AIRES


Petit, Luciano

Facultad de Psicología y Relaciones Humanas de la Universidad Abierta Interamericana

lucianopetit@gmail.com

RESUMEN

La Teoría del Sistema del Tránsito y la Seguridad Vial (Petit, 2011) organiza las múltiples interacciones de los principales sujetos que influyen y determinan el tránsito y la seguridad en cuatro subsistemas diferenciados: Tránsito, Norma de Tránsito, Seguridad Vial y Contexto; estos se diferencian por los actores que los integran pero fundamentalmente por el creciente nivel de interacciones que implica mayor cantidad de vínculos interpersonales involucrados y el incremento de complejidad.




La agresividad en el tránsito se expresa a través de cuatro tipos de conductas: a) Conducta mediatizada: el conductor profesional emplea como instrumento de agresión al vehículo que conduce, b) Conducta directa: el conductor profesional emplea como instrumento de agresión su propio comportamiento o a un elemento externo, c) Peatón- Conductor: el conductor profesional interactúa principalmente con el peatón, y d) Pre- Conducta: en el momento que se produce la interacción entre el conductor profesional y el otro conductor profesional o peatón, el comportamiento previo al encuentro que realizó el conductor profesional (determinante en la conducta descripta) aporta a la situación vincular un nivel de incertidumbre superior al promedio; as variables de cada dimensión describen al usuario que interactúa con el conductor profesional, siendo los usuarios: conductor (de auto, de colectivo, de moto, de taxi y remis y de bicicleta) y peatón (Petit, 2011, 2012).

El objetivo del presente estudio es indagar la relación entre las conductas agresivas que realizan los conductores profesionales, las conductas agresivas que perciben que realizan otros conductores profesionales y el grado de agresividad que le asignan a una serie de conductas en el tránsito que realizan los conductores profesionales.

Se tomó una muestra no probabilística accidental simple, durante los meses junio y julio del año 2012, compuesta por 150 hombres conductores de profesionales de colectivo interurbano del Gran Buenos Aires, con una edad promedio de 39,59 (DT=9,08; Mediana=39; Max.=65, Min.=24).

Se utilizaron tres los instrumentos: a) Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. PC1A (Petit, 2012), consta de 70 enunciados con un formato de respuesta tipo Likert de 6 puntos, que oscila desde 1= nunca a 6= siempre, la escala evalúa la frecuencia con la que los conductores profesionales perciben que realizan conductas agresivas en el tránsito y la frecuencia con la que perciben que los otros conductores profesionales realizan conductas agresivas en el tránsito; Escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito- PyC. PC1A (Petit, 2012), formada por 70 ítems con un formato tipo Likert que va desde 1= Totalmente no agresivo hasta 6= Totalmente agresivo, la escala evalúa el grado de agresividad de una serie de conductas que realizan los conductores profesionales; y un Cuestionario de variables sociodemográficas (Petit, 2011), preguntas sociodemográficas relativas al sexo y edad.

Los resultados permiten inferir la no realización de conductas agresivas por parte de los conductores evaluados y de sus colegas; como así también los mismos valoran altamente agresivas ciertas conductas que se realizan en el tránsito; por otro lado el análisis asociativo entre las escalas permite observar que a menor comportamiento agresivo percibido menor comportamiento autopercebido y a mayor valoración agresiva menor realización de dichas conductas por ellos y sus colegas. La información recabada presenta un perfil complejo de cómo se comportan los conductores de auto, si bien los instrumentos se focalizan en evaluar la agresividad, brindan un panorama detallado y variado de




diversas conductas transgresoras que pueden derivar en colisiones de tránsito, las cuales producen siniestros con víctimas fatales tanto en los conductores como en los otros usuarios de la vía pública. Por la cual prevenir dichos comportamientos o modificar conductas transgresoras es la meta que deberían proponerse los principales actores involucrados en la reducción de víctimas mortales, y lesionados, en la siniestralidad vial. Está de más decir que pueden ser múltiples las aplicaciones de estos resultados, pero sin lugar a duda ninguna intervención en seguridad y educación vial puede dejar de tener presente la investigación empírica como base y fundamento de su intervención.

Palabras claves: agresividad- conductores profesionales- colectivo interurbano- Gran Buenos Aires

TRABAJO COMPLETO

Sistema del Tránsito y la Seguridad Vial


La búsqueda de distinguir, clarificar, ordenar, clasificar y puntualizar el “cajón de sastre” (metáfora que redundante en que todo es un factor humano en consecuencia ningún elemento específico prevalece, predomina e influye sobre otro pues todos están al mismo nivel, orden, clase y categoría, con igual estatus, jerarquía, dependencia y función) es el origen del planteamiento y enfoque postulado y desarrollado por Petit (2011) propone estructurar, regularizar establecer, ordenar y organizar las múltiples interacciones de los principales sujetos que influyen y determinan, definen, limitan y describen el Sistema del Tránsito y la Seguridad Vial teniendo en cuenta cuatro subsistemas que lo componen, integran y constituyen: 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. Las figuras y vínculos relevantes de los cuatro subsistemas son: 1) 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, 2) 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. 3- Subsistema seguridad vial: el agente socializador abarca a toda institución y persona que ejerza la práctica educativa y se diferencian por su pertenencia dentro del universo educativo: educación formal, educación no formal y educación informal. El grupo de educadores se integra entonces por padres, pareja, amigos, instructor/a,



maestro/a y profesor/a, medios de comunicación, TICs y asociaciones sin fines de lucro, 4) Subsistema contexto: incluye, por un lado, el sector gubernamental 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. Y por otro, el sector económico, público y privado, involucrado directamente e indirectamente en el área automovilística, transporte y vialidad. Los actores preponderantes son las empresas e industrias del sector.

Agresividad en el Tránsito

La conducción agresiva presenta diferentes definiciones; para Hauber (1980), la agresión en la conducción está asociada a una conducta real o deseada por el agresor en el que éste considera que hará daño físico o psicológico a la víctima y que la misma lo experimentará como tal; la National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA], define la conducción agresiva como la conducción de un vehículo a motor que pone en peligro o con la probabilidad de poner en peligro a personas o propiedades (National Highway Traffic Safety Administration, 1999); Rodney Slater (s.f, citado en Goehring, 1997) considera que la conducción agresiva es una combinación de acciones de conducción insegura e ilegal que demuestra una desatención por la seguridad; Tasca (2000) propone que una definición de conducción agresiva debe centrarse en conductas de conducción deliberadas y voluntarias, y aunque no estén motivadas a dañar físicamente a otro usuario, demuestran desatención sobre la seguridad y el bienestar; “una conducta de conducción es agresiva si es deliberada de modo que incrementa el riesgo de choque y ésta motivada por la impaciencia, molestia, hostilidad y/o intento de ganar tiempo” (Tasca, 2000, p.9). Para el autor esta definición se centra en los comportamientos de conducción que no están específicamente destinados a dar lugar a colisiones, lesiones o la muerte, es decir que excluye a los intentos deliberados de chocar o herir a otro usuario. Dichas conductas hostiles considera que es más apropiado tratarlas como actos criminales. Dentro de las características generales asociadas a una conducción agresiva Tasca (2000) propone las siguientes: a) Probablemente estará motivada por la impaciencia, enojo con otro(s) usuario(s) de la calle o con una condición imperante en el tránsito, b) Estará determinada para ganar tiempo a costa de otros usuarios de la calle, c) Supondrá una desconsideración obvia por los otros usuarios de la calle. d) Intimide o sea percibida como peligrosa por otros usuarios de la calle. e) Irrite o enoje a otros usuarios de la calle, y f) Fuerce a otros usuarios de la calle a llevar a cabo una acción evasiva. La NHTSA (1998) expone como las características principales de la conducción agresiva, las siguientes: a) Una elevada proyección del estado emocional en la conducción y una escasa atención por los demás, b) Realizar actividades distractoras durante la conducción, como por ejemplo comer o beber mientras se conduce, lo que supone una clara ausencia de atención, c) Crear



una situación de peligro como puede ser ir “pisando los talones” al auto de adelante”, d) Intentar ganar tiempo adelantando a otros vehículos, lo que los obliga a realizar frecuentes e innecesarios cambios de carril, e) Hacer caso omiso a cualquier obstáculo que interrumpa su camino, lo que presume saltarse los semáforos en rojo y desestimar los controles de tránsito, y f) Circular excediendo la velocidad al realizar carreras, circular demasiado rápido para las condiciones del tránsito, sobrepasar los límites establecidos o circular zigzagueando. James y Nahl (2000) abordan el tema de la conducción agresiva desde una perspectiva emocional, considerando que se trata de una conducta que se realiza bajo la influencia de una alteración emocional en la que el agresor impone a los demás el nivel de riesgo dispuesto a asumir para él mismo. Los autores realizan una distinción entre tres categorías de perturbaciones en la emociones, que conducen a diferentes tipos de violaciones en el tránsito; Categoría 1: Impaciencia y falta de atención: a) Pasar los semáforos en rojo, b) Acelerar con el semáforo en amarillo, c) No tomar en cuenta las señales de detención, d) Pisar la doble línea, e) Bloquear las intersecciones, f) No ceder el paso, g) Cambios inapropiados de carril o zigzagueos, h) Conducir de 10 a 20 km. por hora por encima del límite de velocidad, i) No mantener la distancia de seguridad, y j) No señalar las maniobras cuando se requiere k) Frenar o acelerar de forma errática; Categoría 2: Lucha por el poder: a) Bloquear el cambio de carril, negándose a moverse, b) Cerrar un hueco para impedir la entrada, c) Amenazar o insultar gritando, haciendo gestos, tocando la bocina de modo repetido, d) “Pisar los talones” para castigar o coaccionar, e) Cercar para tomar represalias, y f) Frenar repentinamente para tomar represalias; Categoría 3: Riesgo y “road rage” (conducción agresiva delictiva): a) Perseguir en duelo, b) Conducir bajo la influencia del alcohol, c) Apuntar o disparar con un arma, d) Asaltar con el coche o apalear con un objeto, y e) Conducir a velocidades muy elevadas.

La intencionalidad señala un criterio que permitió definir si una determinada conducta es agresiva o si se trata sólo de una conducción arriesgada pero sin intencionalidad alguna de hacer daño a otros usuarios de la vía. La intencionalidad tiene un matiz diferente al considerar la conducta agresiva según la perspectiva del agresor frente a la perspectiva de la víctima. Entonces, desde la perspectiva del agresor, la conducción agresiva se conceptualiza de modo amplio como “cualquier forma de conducta de conducción dirigida a hacer daño físico o psicológico a otros usuarios de la vía” (Alonso et al., 2002, p. 83). En este sentido, la característica fundamental de la conducción agresiva de un conductor es su intencionalidad. Por otro lado, desde la perspectiva de la víctima, una conducta agresiva se define como tal cuando “la respuesta fisiológica normal ante la sorpresa, ante los actos y acciones de otros conductores desencadena una “respuesta de alarma” deliberada en lugar de una respuesta de protección corporal para pelear o huir” (Alonso et al, 2002, p. 84). En vista de lo antedicho, en clara interacción con la intencionalidad de la conducta se establece las circunstancias en que ésta tuvo lugar.

Instrumentos de medición utilizados en nuestro país

Con el objetivo de evaluar los comportamientos agresivos de los conductores profesionales, Petit (2012) desarrolla dos escalas; la primera llamada Escala Agresividad en el Tránsito - PyC. PC1A (a través de 5 muestras mostró una fiabilidad promedio de .79) evalúa la frecuencia con la que los conductores profesionales autoperciben que realizan conductas agresivas y la frecuencia con la que los peatones perciben que los conductores profesionales realizan conductas agresivas (A mayor puntuación mayor comportamiento agresivo), y la segunda llamada Escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito - PyC. PC1A (a través de 5 muestras mostró una fiabilidad promedio de .80) evalúa el grado de agresividad en una serie de conductas que realizan los conductores profesionales (A mayor puntuación mayor la agresividad de los comportamientos).

Ambas escalas poseen los mismos 70 ítems, determinados por los límites conceptuales que describe el Sistema del Tránsito y la Seguridad Vial (Petit, 2011); los factores que la conforman se clasifican en dimensiones que comprenden, por un lado, a elementos específicos del Subsistema Tránsito y, por el otro, a factores propios de la agresividad en el tránsito. Los cuatro factores de la escala son: a) Conducta mediatizada: el conductor profesional emplea como instrumento de agresión al vehículo que conduce, b) Conducta directa: el conductor profesional emplea como instrumento de agresión su propio comportamiento o a un elemento externo, c) Peatón- Conductor: el conductor profesional interactúa principalmente con el peatón, y d) Pre- Conducta: en el momento que se produce la interacción entre el conductor profesional y el otro conductor profesional o peatón, el comportamiento previo al encuentro que realizó el conductor profesional (determinante en la conducta descripta) aporta a la situación vincular un nivel de incertidumbre superior al promedio. Las variables de cada dimensión describen al usuario que interactúa con el conductor profesional, siendo los usuarios: conductor (de auto, de colectivo, de moto, de taxi y remis y de bicicleta) y peatón.

Método

Objetivo del estudio

Indagar la relación entre las conductas agresivas que realizan los conductores profesionales, las conductas agresivas que perciben que realizan otros conductores profesionales y el grado de agresividad que le asignan a una serie de conductas en el tránsito que realizan los conductores profesionales.

Diseño

Estudio empírico comparativo y correlacional, de diseño no experimental transversal con un abordaje cuantitativo.

Descripción de la muestra

Se tomó una muestra no probabilística accidental simple, durante los meses junio y julio del año 2012, compuesta por 150 hombres conductores de profesionales de colectivo interurbano del Gran Buenos Aires, con una edad promedio de 39,59 (DT=9,08; Mediana=39; Max.=65, Min.=24).

Instrumentos

Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. PC1A (Petit, 2012): Consta de 70 enunciados con un formato de respuesta tipo Likert de 6 puntos, que oscila desde 1= nunca a 6= siempre. La escala evalúa la frecuencia con la que los conductores profesionales perciben que realizan conductas agresivas en el tránsito y la frecuencia con la que perciben que los otros conductores profesionales realizan conductas agresivas en el tránsito. A mayor puntuación mayor comportamiento agresivo. La fiabilidad original de la escala autoperceptiva fue de Alfa de Cronbach= .75 y en la escala perceptiva fue el Alfa de Cronbach = .77.

Escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito- PyC. PC1A (Petit, 2012): Esta escala está formada por 70 ítems con un formato tipo Likert que va desde 1= Totalmente no agresivo hasta 6= Totalmente agresivo. La escala evalúa el grado de agresividad de una serie de conductas que realizan los conductores profesionales. A mayor puntuación mayor agresividad de los comportamientos. La fiabilidad de la escala fue de Alfa de Cronbach = .77.

Cuestionario de variables sociodemográficas (Petit, 2011): Preguntas sociodemográficas relativas al sexo y edad.

Procedimiento

Los participantes contestaron voluntariamente, de forma anónima, un cuestionario auto-aplicado entregado personalmente en su lugar de trabajo y respondido sin límite de tiempo en el momento.

Resultados

En la tabla 1 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los factores de la escala Agresividad en el Tránsito- PyC. PC1A, autoperceptiva.

Tabla 1

Estadísticos descriptivos de las dimensiones de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. PC1A,

autoperceptiva (Yo)		
Dimensiones	Media	Desv. típica
Conducta Mediatizada	1.31	0.36
Conducta Directa	1.21	0.36
Peatón- Conductor	1.63	0.79
Pre- Conducta	1.47	0.45

En la tabla 2 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los factores de la escala Agresividad en el Tránsito- PyC. PC1A, perceptiva.

Tabla 2
Estadísticos descriptivos de las dimensiones de la Escala Agresividad en el Tránsito- PyC. PC1A, perceptiva (Otro)

Dimensiones	Media	Desv. típica
Conducta Mediatizada	2.07	0.81
Conducta Directa	2.05	0.87
Peatón- Conductor	2.58	1.04
Pre- Conducta	2.47	0.87

En la tabla 3 se observan las puntuaciones medias y desvíos típicos de los factores de la escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito- PyC. PC1A.

Tabla 3
Estadísticos descriptivos de las dimensiones de la Escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito- PyC. PC1A

Dimensiones	Media	Desv. típica
Conducta Mediatizada	5.21	0.81
Conducta Directa	5.48	0.62
Peatón- Conductor	4.70	1.01
Pre- Conducta	5.05	0.79

Las distintas dimensiones de la Escala Agresividad en el Tránsito-PyC. PC1A, autoperceptivo (Yo) y la Escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito- PyC. PC1A mostraron correlaciones significativas entre

sí, a excepción de la dimensión Peatón-Conductor autopercibida, con las dimensiones Conducta Mediatizada, Conducta Directa y Pre-Conducta de la Escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito-PyC. PC1A (tabla 4).

Tabla 4
Correlación de Pearson entre los subfactores de la Escala Agresividad en el Tránsito-PyC. PC1A, autopercetivo (Yo) y la Escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito- PyC. PC1A

	Conducta Mediatizada Valoración	Conducta Directa Valoración	Peatón-Conductor Valoración	Pre-Conducta Valoración
Conducta Mediatizada- Yo	-0.23**	-0.22**	-0.24**	-0.26**
Conducta Directa- Yo	-0.23**	-0.38**	-0.21**	-0.34**
Peatón-Conductor- Yo	-0.13	-0.11	-0.16*	-0.11
Pre-Conducta- Yo	-0.23**	-0.24**	-0.26**	-0.33**

* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$

Los comportamientos agresivos perceptivos (Otro) de las Escala Agresividad en el Tránsito-PyC. PC1A correlacionaron significativamente con el grado de agresividad de la Escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito- PyC. PC1A (tabla 5).

Tabla 5
Correlación de Pearson entre los subfactores de la Escala Agresividad en el Tránsito-PyC. PC1A, perceptivo (Otro) y la Escala Comportamiento Agresivo en el Tránsito- PyC. PC1A

	Conducta Mediatizada Valoración	Conducta Directa Valoración	Peatón-Conductor Valoración	Pre-Conducta Valoración
Conducta Mediatizada- Otro	-0.37**	-0.38**	-0.30**	-0.37**
Conducta Directa- Otro	-0.33**	-0.39**	-0.25**	-0.32**

Peatón-Conductor-Otro	-0.22**	-0.31**	-0.26**	-0.34**
Pre-Conducta- Otro	-0.29**	-0.31**	-0.27**	-0.34**
** $p < 0,01$				


Finalmente, se estableció la existencia de correlaciones significativas entre los comportamientos agresivos percibidos y los comportamientos agresivos autopercebidos de la Escala Agresividad en el Tránsito-PyC. PC1A, no asociándose la dimensión Conducta Directa percibida con la dimensión Peatón-Conductor autopercebida (tabla 6).

Tabla 6
Correlación de Pearson entre los subfactores de la Escala Agresividad en el Tránsito-PyC. PC1A, perceptivo (Otro) y la Escala Agresividad en el Tránsito-PyC. Pc1A, autoperceptivo (Yo)

	Conducta Mediatizada Valoración- Otro	Conducta Directa Valoración- Otro	Peatón-Conductor Valoración- Otro	Pre-Conducta Valoración- Otro
Conducta Mediatizada- Yo	-0.42**	-0.33**	-0.40**	-0.38**
Conducta Directa- Yo	-0.55**	-0.47**	-0.20*	-0.32**
Peatón-Conductor- Yo	-0.33**	-0.12	-0.66**	-0.27**
Pre-Conducta- Yo	-0.58**	-0.22**	-0.45**	-0.44**
* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$				

Discusión y reflexión

A partir de la muestra integrada por conductores profesionales de colectivo interurbano del Gran Buenos Aires, el presente estudio tenía por objetivos en primer lugar describir las conductas agresivas que realizan los conductores profesionales y las conductas agresivas que perciben que efectúan los otros conductores profesionales; en segundo lugar observar el grado de agresividad que le asignan los conductores profesionales a una serie de conductas en el tránsito que realizan sus pares; en tercer lugar evaluar la asociación entre las conductas agresivas que realizan los conductores profesionales y las



conductas agresivas que perciben que realizan otros conductores profesionales y el grado de agresividad que le asignan a una serie de conductas en el tránsito que realizan sus pares y por último establecer la correlación entre las conductas agresivas que realizan los conductores profesionales y las conductas agresivas que perciben que realizan sus pares.


En primer lugar los datos permiten inferir que los conductores profesionales no realizan conductas agresivas en el tránsito, como así tampoco perciben que los otros conductores profesionales efectúen las mencionadas conductas. A partir de la información ofrecida por el análisis relacional entre los comportamientos agresivos percibidos y los comportamientos agresivos autopercebido se puede sostener con solvencia la hipótesis según la cual su bajo comportamiento agresivo se vincula a la baja agresividad percibida en sus pares. La posible explicación de la mencionada hipótesis, la imagen de sí mismo y la percepción de la conducta agresiva del otro, es probable que este siendo influida por el efecto de deseabilidad social, es decir, la sociedad desapruaba las conductas riesgosas de los conductores que ponen en peligro la vida de los pasajeros, por lo cual los conductores profesionales son reticentes a admitir que van en contra de la valoración social.

En segundo lugar los conductores profesionales valoran como altamente agresivas ciertas conductas que se realizan en el tránsito. Validando anterior hipótesis según la cual a mayor valoración agresiva menor realización de dichas conductas como así también menor realización de conductas de sus colegas.

Finalmente podemos concluir que toda la información recabada nos presenta un perfil complejo de cómo se comportan los conductores profesionales, si bien los instrumentos estaban focalizados a evaluar la agresividad, nos han brindado un panorama de diferentes conductas transgresoras que pueden derivar en colisiones de tránsito, las cuales pueden producir fatalidades tanto en el conductor como en los pasajeros. Por la cual prevenir dichos comportamientos o modificar comportamientos transgresores es la meta que deben proponerse los actores involucrados en la reducción de víctimas mortales y lesionadas en la siniestralidad vial. Está de más decir que pueden ser múltiples las aplicaciones de estos resultados, pero sin lugar a duda ninguna intervención en la seguridad y educación vial puede dejar de tener presente la investigación empírica como base y fundamento de su intervención.

Bibliografía

Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., Sanmartín, J., Montoro, L., Tortosa, F., Toledo, F., Egido, A. & Sanfeliu, A. (2002). *Cuadernos de Reflexión Attitudes: La agresividad en la conducción. Una visión a partir de las investigaciones internacionales*. Barcelona: Ed. Attitudes.

- 
- Goehring, J. (1997). Taming the road warrior: Can aggressive driving be cured? *National Conference of State Legislatures Transportation Series*. 7, 3-19.
- Hauber, A. R. (1980). The social psychology of driving behaviour and the traffic environment: research on aggressive behaviour in traffic. *International Review of Applied Psychology*, 29, 461-474.
- James, L. & Nahl, D. (2000). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. Recuperado el 20 de febrero de 2012 de http://www.drdriving.org/courses/conference_paper
- National Highway Traffic Safety Administration (1998). *National Survey of Speeding and Other Unsafe Driver Actions. Volume II: Driver Attitudes and Behaviour*. Recuperado el 16 de febrero de 2012 en: <http://nhtsa.dot.gov/people/injury/aggressive/unsafe/att-beh/cov-toc.html>
- National Highway Traffic Safety Administration (Mayo, 1999). *Symposium held in Aggressive Driving and the Law: A Symposium*. Recuperado el 16 de febrero en: <http://www.nhtsa.gov/people/injury/aggressive/symposium/>
- Petit, L. (2011). *Cuestionario de Tránsito y Seguridad Vial para peatones y conductores de auto. RA1A*. Manuscrito no publicado.
- Petit, L. (2012). *Cuestionario de Tránsito y Seguridad Vial para peatones y conductores profesionales PC1A*. Manuscrito no publicado.
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Recuperado el 16 de febrero de 2012 en <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf>
-