

RITUALES DE LOS MOTOCICLISTAS INFRACTORES DE LA CIUDAD DE NEIVA¹

Resumen. Este artículo analiza los rituales de los motociclistas infractores que justifican la realización de las infracciones. Para este propósito se utilizan las contribuciones de McCracken (1986) y Belk (1988) y se complementan con otros estudios. Los hallazgos señalan que existen tres tipos de rituales, a saber: Inseguridad vial, sanción vial y fetiche, cada uno da cuenta de la relación del infractor con respecto a la seguridad y movilidad vial, a la autoridad de tránsito y a la moto.

Palabras clave: Comportamiento del consumidor, rituales, motociclistas infractores.

Abstract. This article analyzes the rituals of offender motorcyclists who justify the conduct of the infringements. For this purpose, McCracken (1986) and Belk contributions (1988) are used and they're complemented by other studies. The findings indicate that there are three types of rituals, namely: road unsafe, road penalty and fetish. Each one realizes the relationship of the offender with regard to road safety and mobility, the transit authority and the motorbike.

Keywords: Consumer behavior, rituals, offender motorcyclists.

1. Introducción. Las recurrentes infracciones de los conductores, especialmente de los motociclistas, ocupan un lugar importante en las cifras de accidentalidad: 1.2 millones de personas perecen y 50 millones quedan con lesiones a nivel mundial (Bachoo, Bhagwanjee & Govender, 2013); en Colombia, 6.219 casos de muerte se registraron en el año 2013 (Vargas,

¹ El presente proyecto fue registrado y financiado por la Vicerrectoría de Investigaciones y Proyección Social de la Universidad Surcolombiana con el nombre de "Configuración de las representaciones sociales de los motociclistas que han infringido las normas de tránsito en Neiva".

2013) y en Neiva, 8 muertes y 116 lesionados (Córdoba y otros, 2013). Esta conducta se debe a una preocupación por el cumplimiento de actividades laborales, familiares y escolares (Xie & Parker, 2002; Cantin y otros, 2009; Naveteur y otros, 2013); a experiencias desagradables (Olea y otros, 2012); a un deseo de autorealización por razones de género (Bachoo y otros, 2013; Ruiz y otros, 2014; Poncela, 2012); a una inadecuada vigilancia de las escuelas de conducción y las autoridades de tránsito (Ozkan y otros, 2006; Nallet y otros, 2008; González & Ossa, 2011); al estilo de conducción (Walker y otros, 2011) y a los valores culturales (Gaygısız, 2010; Gomes, 2013).

2. Referente conceptual. Los rituales podemos entenderlos como una forma de construir sentido sobre actividades que consideramos necesarias e importantes para vivir, convivir y comunicarnos. Pero la percepción acerca de su importancia no depende solo de la persona, sino también de la sociedad (García, 2008), esto se debe a la organización, a la participación de los miembros de un grupo y a la simbología que se disponen para que el ritual cumpla su función. La simbología no solo es comunicativa, sino también performativa porque busca afectar la conducta del sujeto (Smietniansky, 2010; Beattie, 1966) y tiene por función mantener y renovar la identidad de las categorías sociales establecidas por el grupo (Doncel, 2014).

Los miembros participantes del ritual habilitan ante la comunidad a una o varias personas para guiarlos en la realización de determinada categoría social al igual que los modos de realizar los rituales como por ejemplo canto, danza, oraciones, entre otras; el conjunto de categorías sociales y los modos están inscritos en un proceso de comunicación donde se intercambia un mensaje entre los miembros. Este mensaje puede mostrar la concepción de sus miembros sobre su relación con otras personas, su vida, la naturaleza, el universo; en suma, presentan modelos de conducta y

de conocimiento. Por ello el ritual está impregnado de emociones, deseos y acciones. Muchos rituales nos parecen incomprensibles por los artefactos empleados y las conductas desarrolladas en este, ello ha obedecido al desconocimiento sobre la cultura de quienes participan en él. Un conocimiento más profundo del tema ha permitido identificar que ningún ritual carece de posesiones, de manera que la presencia de estas es un requisito vital para su desarrollo, convirtiéndose ellas en objeto de ritual por los miembros de la comunidad. Al respecto, el estudio de las posesiones ha estado organizado de acuerdo a su función, a saber: de percepción (da cuenta del reflejo de las ideas de la comunidad en sus objetos), restauración (relacionado con la sustitución de un artefacto o símbolo con similitudes al artefacto o símbolo perdido), nominación (refiere a la capacidad para asignar significaciones a cosas, personas, eventos) y auto-extensión (prolongación de la personalidad en un objeto) (Belk, 1988).

Pero no siempre existen rituales de difícil entendimiento, existen unos que no están asociados a situaciones extraordinarias, sino a situaciones simples como hablar, comprar, saludar, entre otras acciones que a menudo realizamos. McCracken (1986) señaló que nuestro comportamiento también es objeto de ritual, y de este pudo identificarse unos rituales comunes en el diario vivir de las personas como son el arreglo personal, el intercambio, la posesión y el despojo de significado. Otros rituales menos comunes son aquellos denominados como periódicos², de paso³, de regulación⁴ y de reparación⁵ (Turner; 1990; citado por Morales & Plazas, 2010).

² Denominado así por su relación con aspectos propios de la cultura. Algunos ejemplos son expresiones de celebración sobre la vida y la muerte en eventos conocidos en nuestra sociedad como carnavales, festivales, entre otros.

³ La denominación es utilizada para dar cuenta del cambio experimentado por la persona, algunos ejemplos al respecto son el nacimiento, la pubertad, la muerte, ascenso laboral.

⁴ Denominado de esta manera para dar cuenta de aquellas acciones empleadas para reafirmar comportamientos en relación con poderes.

⁵ La denominación es hecha para referirse a las acciones que buscan readaptar personas a la sociedad.

Tradicionalmente el ritual se ha asociado a lo sagrado y profano, y el uso indiscriminado de uno u otro ritual sin duda han logrado un posicionamiento importante en nuestros días, esto ha hecho que los rituales estén presentes en cualquier lugar, debido a que los actos simbólicos realizados tienen una importancia especial para sus miembros, de ahí que no todos los rituales sean universalmente compartidos por otras personas. Esta “condición de exclusividad” del grupo con respecto a su ritual permite unificar a sus miembros. No obstante, el ritual también es asociado con aquello que resulta incomprensible y por tanto difícil de explicar; manteniéndose el tema religioso o místico de forma evidente en el imaginario social. Sin importar que tan racional o no sea el ritual, en él los códigos normativos, valores y creencias son piezas claves para quienes participan, por eso existe un propósito definido por la comunidad que las personas sepan que se quiere hacer y por qué; de este modo, el discurso del ritual adquiere una función formativa. Esta función ayuda a la identidad personal y social, de este modo se establece un reforzamiento del orden social. Los rituales proveen modelos de cómo relacionarse, conocer y sentir, por eso quienes participan de estos comparten significados y otras veces los negocian para tratar de reducir cualquier factor que altere el mensaje del ritual.

La moto desempeña un papel importante en el diario vivir de las personas, debido a que favorece el cumplimiento de las necesidades personales y sociales. A partir de esta posesión las personas convierten sus actividades en objeto de ritual y transmiten a otras generaciones familiares y amigos que la moto es símbolo de ahorro económico y de tiempo, del mismo modo que es símbolo de reconocimiento social.

En el caso de los infractores, ellos realizan infracciones ritualizadas como andar en exceso de velocidad, pasarse el semáforo en rojo, adelantar los vehículos para evitar la congestión, andar

con sobrecupo, conducir mientras habla por celular, las cuales aumentan con el número de obligaciones que deben atender ya sean estas familiares o laborales. En ese sentido, la moto sin duda representa una alternativa de la movilidad vial por las facilidades que ofrece, pero sus usuarios tienen conductas contraproducentes a la movilidad y seguridad vial, debido a la necesidad de cumplir con sus obligaciones laborales, personales y familiares.

3. Objetivo General. La revisión teórica sobre infracciones de los conductores de motociclistas indican que no existen estudios sobre ritualidades; por esta razón, el presente artículo pretende contribuir en éste aspecto y resaltar la importancia de conocer las ritualidades de los infractores de la ciudad de Neiva.

4. Metodología. El estudio recurrió a dos tipos de investigaciones: exploratoria y descriptiva. La primera se usó para identificar los rituales de los motociclistas que infringen las normas de tránsito en Neiva; y la segunda, para describir el funcionamiento de estos en el comportamiento infractor. La investigación exploratoria estuvo guiada teóricamente por los aportes de McCracken (1986) y Belk (1988). La etapa metodológica de la fase exploratoria y descriptiva estuvo orientada teóricamente por el interaccionismo simbólico (Blumer, 1969), la etnometodología (Garfinkel, 1967) y la teoría fundamentada (Strauss, & Corbin, 1998) mediante los métodos de observación, entrevistas a profundidad, registro fílmico, registro fotográfico y registro de notas.

5. Resultados y discusión. Fiabilidad y validez de instrumentos. Los resultados del alpha de Cronbach para rituales fue de 0.82. El instrumento aplicado tiene validez de contenido, pragmática, concurrentes, predictiva. **Características sociodemográfica.** Los resultados indican las siguientes características: estrato uno (9.9%), dos (56.8%), tres (28.4%) y cuatro (5.1%); el

nivel de educación correspondió a primaria (6.5%), secundaria (44.1%), universitario (48.3%) y ninguno (1.1%); la relación de parentesco fue solteros (48.5%), en unión libre (23.5%), casados (21.5%), separados (4.7%) y viudos (1.8%); la edad estuvo entre 16 y 30 (67.6%), entre 31 y 50 (28.9%) y más de 50 (3.6%); y, los géneros participantes fueron masculino (64.7%) y femenino (35.3%).

Rituales identificados. Tras analizar las infracciones de los motociclistas mediante el Análisis de Componentes Principales (ACP) se establecieron tres tipos de rituales que aportan el 62.3% identificados con las siguientes características:

- **F1 (41.0%). Ritual de inseguridad vial.** La moto favorece por su tamaño, rapidez y control a realizar infracciones de diverso tipo.
- **F2 (11.8%). Ritual de la sanción vial.** Las autoridades limitan acciones infractores que fomentan una cultura de la inseguridad vial.
- **F3 (9.5%). Ritual de fetiche.** La moto es la posesión de mayor culto para los infractores, debido a que ella satisface sus deseos.

En el ritual de **inseguridad vial**, los infractores realizan todo tipo de infracciones pero algunos son más propensos a cometer unas más que otras. De estas se pudo establecer que los tipos de infractores comunes son aquellos con un gusto excesivo por la velocidad, algunos por el licor y otros por los celulares. Tal ritual creó creencias y fortaleció el sentimiento de pertenencia hacia la moto, gracias a esta y la flexibilidad de la norma. Los infractores se reconocen como actores

principales de la movilidad vial y por ello los demás actores “deben condicionarse” a las acciones de estos, esto obedece a que cada vez la reiteración de una infracción les ofrece a ellos una idea equivocada acerca del reconocimiento social. Entre una y otra infracción no hay una aceptación social, sino un rechazo de los otros actores de la movilidad vial, que es desconocido por el infractor hacia las personas que les llama la atención mediante técnicas de intimidación corporales y de expresión verbal, lo que fortalece su idea de poder.

En dicho sentido, Schnaith (1988: 3; citado por Doncel, 2014) señaló que los rituales como “espacio metafórico [dan cuenta de] una transacción entre [el] espacio vivido, [el] espacio concebido y [el] espacio representado. La ‘mirada’ de los individuos es, en realidad, la mirada de una cultura, de una tradición, de una época”. De esta manera, podemos apreciar que los infractores son así por la ausencia de una cultura sobre la seguridad vial, cuya primera institución responsable de la misma es la Secretaría de Tránsito de Neiva.

Nuestro aprendizaje sobre el respeto y la seguridad vial está influenciada por instituciones sociales como la familia, la escuela, la Secretaría de Tránsito, entre otras, pero a medida que los discursos de quienes están a cargo de cada una de las instituciones no es coherente entre sí sobre estos temas, difícilmente los modelos de conducta provistos para el bienestar general de la sociedad tomaran consistencia. Por eso, pudo identificarse que los infractores tienen mayor afinidad a una institución social que a otra, debido a que estos consideran que están rodeados por personas que los entienden; de este modo, el sentimiento de pertenencia crea un entorno de acompañamiento para ellos (Marshall, 2002). Las infracciones como el exceso de velocidad, el paso del semáforo en rojo y hablar por celular tienen mayor presencia en los horarios de mayor fluidez social como son las entradas y salidas de los trabajos y los colegios. De modo semejante,

conducir bajo estado de embriaguez es frecuente durante los fines de semana, cuyos días están orientados a celebraciones como fiestas familiares y reuniones sociales.

Con respecto al ritual de **sanción vial**, se permite observar la manera en que los infractores reconocen en unas personas la autoridad competente y condicionan su conducta infractora de una manera moderada solo cuando existe presencia de la misma. En dicho ritual, las autoridades de tránsito son funcionarios que como tal deben ser identificados por la comunidad a través de sus posesiones como insignia, vestimenta, tarjetas, entre otras. De lo anterior, podemos apreciar que el ritual define roles de poder entre los miembros de dicha comunidad y su reconocimiento está dado mediante acciones legales y legítimas.

Este reconocimiento hace válidas acciones como la solicitud de documentos al infractor para identificarlo como ciudadano y por tanto establecer la sanción pertinente. Además, la sanción está circunscrita a un tiempo, cuya función es sancionar la conducta de la persona en lo que respecta a su actuar y el derecho a movilizarse vialmente. La sanción no es una noción arbitraria, por el contrario encuentra sustento en la legalidad, de ahí que sea considerada una imposición autorizada en lo que respecta a los derechos de una persona por realizar actos que causan daños a las personas.

El ritual de sanción vial es una forma de control social que tiene por función reformar una conducta infractora y garantizar la defensa de los intereses sociales. Las sanciones difieren entre sí, debido a que están en correspondencia con la jerarquía normativa, por eso los infractores perciben este ritual como algo negativo en su actuar, debido a que establece limitaciones a su conducta. Aunque, los infractores actúen de modo contrario a los intereses sociales, el ritual

ampara ciertos derechos (por ej. derecho a la defensa) de ellos (Bedau, 2010). El ritual busca que las autoridades sean objetivos en la determinación del castigo al infractor sopesando el daño ocasionado a la víctima y a la sociedad. De este modo el propósito de la justicia es dar un castigo justo al responsable de su mala acción.

La idea sobre la sanción no siempre corresponde a una situación física como podría pensarse, sino una acción psicológica. Esta idea es reciente debido a los cambios dados en la concepción sobre la disciplina y el castigo, cuyo exponente más conocido en el tema fue Foucault (1977; citado por Bedau (2010), quien en su obra titulada *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*, precisa el papel de lo simbólico en la conducta. Sin embargo, se ha identificado que frente a la sanción no siempre es asumida de modo racional como esperarían las autoridades competentes, trayendo consigo muchas veces retaliaciones o venganzas con posterioridad a estas personas. Por lo anterior, los infractores recurren mucho a las técnicas corporales para reforzar sus estrategias comunicativas de persuasión para evitar la sanción. Pudo identificarse que los algunos infractores incrementan el tono de la voz e incluso gritan y realizar ademanes bruscos para intimidar a la autoridad; otros infractores de modo contrario utilizan la cortesía y un tono de voz conciliador. Hay que añadir que se notó que las técnicas corporales y de comunicación empleadas por los infractores adquieren mayor o menor reconocimiento de acuerdo al status social que tienen aquellos.

Finalmente, el ritual de **fetiché**, llama la atención debido a que los motociclistas infractores establecen lazos afectivos no solo con el vehículo, sino también con su cuerpo. El antropomorfismo está presente en el discurso de los infractores indicando que la moto no es un objeto funcional, sino “orgánico” por cuanto se comunica a través de sus ruidos. A razón de esto,

el nombre dado a la moto permite reconocer la existencia de “ser” imaginario que siente y comunica sus percepciones a su conductor. De esta manera, es común encontrar a sus infractores mientras conducen o están detenidos hablándoles, limpiándolas con sumo cuidado e incluso rogando cuando aquella presenta fallas para movilizarse.

En lo que respecta al cuerpo algunos infractores sienten la necesidad de sentirse cómodos o libres de cualquier accesorio que condicione su propia movilidad, por esta razón evitan el uso del casco y chaleco; el infractor quiere asemejarse a su moto y por tanto resalta sus beneficios socialmente dados a este vehículo como son los valores de logro, autonomía, vanidad y diversión. De ahí que encontremos relación directa con creencias como la moto me hace ser una persona arriesgada y las reglas se hicieron para romperse, además por el rol social de la moto y el cuerpo, se afirman creencias de la vanidad como el casco es feo y genera infecciones.

El cuerpo es uno de los medios donde podemos apreciar que las personas utilizan “técnicas corporales” para manifestar emociones, de manera que los gestos y ademanes constituyen un ejemplo usual de comunicación de las personas (García & Hernández, 2013). Ninguna de ellas está fuera de la influencia socio-cultural, por eso es común entender su lenguaje no verbal. Pero no todas los gestos y ademanes pueden comprenderse si no existe conocimiento acerca de estos, en ese sentido es necesario entender el contexto y la cultura de quienes los realizan para entender el mensaje transmitido.

Los infractores utilizan los gestos y ademanes permanentemente tal como se deduce del ritual del fetiche, en él la comunicación verbal permite identificar que los infractores al momento de expresar el no uso del casco ni el chaleco complementan aquella con alguna expresión no verbal

como la negación con la mano o la cabeza. La técnica corporal de negación es reforzada por los infractores, debido a la importancia que tiene el cuerpo para ellos, lo cual afecta la seguridad vial; pero esta capacidad de elegir o no sobre el uso de accesorios de seguridad vial resalta la poca efectividad de la autoridad en el cumplimiento de la norma de tránsito.

Aunque el ritual del fetiche se elabora individualmente, notamos que quienes usan la moto aprenden de los significados incorporados a ella. Los usuarios de esta son generalmente familiares del infractor y reconocen los lazos afectivos del dueño con la posesión para poder utilizarla o ser llevados en ella. De esta manera, el ritual en mención ha servido para afirmar, crear y probar los lazos sociales que mantiene los miembros de la familia y resaltar las obligaciones o responsabilidades adquiridas para acceder al vehículo (Ekerdt y otros, 2011). Sin embargo, dentro del mismo ritual puede darse selectividad de los miembros por lo que es común encontrar diferencias en el acceso y uso de la posesión por razones de edad, género y nivel de educación.

5. Conclusiones. La moto simboliza una posesión para el alcance de oportunidades laborales y personales, debido a sus facilidades de acceso, mantenimiento y uso. Lo anterior, ha desarrollado entre el dueño de la moto y su bien una relación afectiva fuerte, adicionalmente se constituye como símbolo de ahorro económico y de tiempo, del mismo modo que es símbolo de reconocimiento social. Un caso ilustrativo es el crecimiento de mototaxistas en Neiva que han encontrado en su vehículo una manera para satisfacer sus necesidades y de paso generado una cultura de transporte nueva, aunque ilegal, donde la rapidez, economía, ahorro de tiempo y lazos sociales han ganado importancia entre sus usuarios (Navas, 2013).

Los rituales en función de la moto, la infracción y el conductor, poco tiene en cuenta la seguridad vial; ello hace que los llamados de atención sociales sean considerados de menor importancia. Incluso, algunos motociclistas infractores desaprueban las exigencias de la autoridad institucional, a tal punto que la intimidación mediante técnicas corporales y de expresión verbal violentas de los infractores hacia las demás personas se ha constituido en una estrategia de poder permanente. Lo anterior plantea que las instituciones sociales como la familia, la escuela, la alcaldía, entre otras, no están reforzando discursivamente la importancia del respeto, la seguridad y convivencia vial; por el contrario, los discursos imperantes de consumo fomentan rituales orientados al riesgo, a la sensación de búsqueda y el consumo de alcohol.

Así mismo, las demandas laborales y el aumento del estrés afectan una plena consciencia de la seguridad vial, debido a que las personas en procura de solucionar sus obligaciones en el menor tiempo posible restan importancia a su deber como conductores. La importancia del tiempo y su ritualización a través de las actividades diarias como el trabajo, la familia, la escuela son formas de entrever qué sentido tiene para las personas cumplir en estas dimensiones. Sin embargo, los niveles de stress tienden a disminuirse cuando las situaciones comprometen la conciencia moral y emotividad de los infractores, como por ejemplo: el paso de una persona discapacitada o anciano por la calle, o cuando requieren que la sanción sea evitada; pero cuando el infractor no logra su propósito, puede llegar a tal punto de tomar represalias en el mediano o largo plazo. Esto permite identificar como paralelamente la violencia simbólica adquiere importancia para eludir las consecuencias del comportamiento infractor.

De modo que, podemos establecer una falta de preocupación por las autoridades de tránsito para que las prácticas ritualizadas de la seguridad y movilidad vial sean un deber permanente. Esta

preocupación tiene su origen en las escuelas de conducción con respecto a la expedición y renovación de las licencias de conducción. Cada vez que se facilita a los infractores recuperar su licencia o pagar las infracciones no se está contribuyendo a reducir las infracciones sino a transmitir un mensaje de permisividad.

No solo debe considerarse el aspecto simbólico de la seguridad y movilidad vial, sino también su aspecto físico: a medida que las vías presentan grietas, humedad, desnivelaciones y escombros por trabajos de obra, se convierte en un mayor indicador de accidentalidad. Ante este tipo de situaciones puede señalarse que las autoridades de tránsito y gobierno de la ciudad de Neiva tiene una escasa vigilancia. De igual modo, la recurrencia sobre la falta de respeto a las normas de tránsito y de ofrecer condiciones de movilidad adecuadas refleja la falta de responsabilidad institucional para dar cuenta de su papel regulador en la sociedad y la cultura.

Así mismo, la ausencia de protección de la autoridad de tránsito demerita el reconocimiento de los derechos de movilidad y seguridad vial de otros conductores y peatones; ello conlleva que algunos infractores trasmitan a sus familiares y amistades rituales de riesgo, violencia y consumo de alcohol como formas de autorealización personal, y por el otro se incumpla las normas de tránsito en procura de satisfacer las demandas laborales y sociales.

Bibliografía

Bachoo, S., Bhagwanjee, A., & Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among postgraduate university students in Durban, South Africa. *Accident Analysis and Prevention*, 55, 67– 76.

Beattie, J. (1966). Ritual and Social Change. *Man, New Series*, 1(1), 60-74.

Bedau, H. A. (2010). *Punishment*. Obtenido de Stanford Encyclopedia of Philosophy: <http://plato.stanford.edu/entries/punishment/>

Belk, R. (1988). Possessions and the extended self. *Journal of consumer research*, 15(2), 139-168.

Bergner, R. M., & Ramon, A. (2013). Some Implications of Beliefs in altruism, free Will, and nonreductionism. *The Journal of Social Psychology*, 153(5), 598–618.

Blumer, H. (1969). *Symbolic Interactionism; Sociology; Addresses, Essays, Lectures; Methodology*. London: Prentice Hall.

Cantin, V., Lavallière, M., Simoneau, M., & Teasdale, N. (2009). Mental workload when driving in a simulator: effects of age and driving complexity. *Accident Analysis & Prevention*, 41(4), 763–771.

Córdoba Mazabel, C. D., & Riaño Angarita, M. C. (2013). *Evaluación de indicadores de eventos de salud pública informe de 1er y 2o trimestres de 2013*. Obtenido de http://www.huila.gov.co/documentos/2013_archivos/documentos/SaludPublica/indicadoresVSP2013primerysegundotrimestres.pdf

Doncel B., E. (2014). Usos sociales de las velas. Aproximación desde el análisis de materiales visuales. *Empiria: Revista de metodología de ciencias sociales*(28), 79-106.

Ekerdt, D., Addington, A., & Hayter, B. (2011). Distributing Possessions: Personal Property Can Become a Social Matter: Eventually, most elders begin to deal with their possessions in a surprising variety of ways—with motivations from self-satisfaction to the wish to transcend mortality. *Generations*, 3, 34–40.

García E., J., & Hernández L., M. (2013). La expresión corporal del miedo entre los antiguos nahuas. *An. Antrop*, 47(1), 143-166.

- García, M. (2008). Rituales de paso y categorías sociales en la migración internacional nahua del Alto Balsas, Guerrero. *Cuicuilco*, 15(42), 77-96.
- Garfinkel, H. . (1967). *Studies in Ethnomethodology*. Englewood Clifs: Prentice Hall.
- Gaygısız, E. (2010). Cultural values and governance quality as correlates of road traffic fatalities: A nation level analysis. *Accident Analysis and Prevention*(42), 1894–1901.
- Gomes V., S. (2013). The influence of the infrastructure characteristics in urban road accidents occurrence. *Accident Analysis and Prevention*(60), 289–297.
- González G., J., & Ossa N., P. (2011). La movilidad de los motociclistas en la ciudad de Neiva. *Conocimiento UH*, 3(2), 21-27.
- Marshall, D. A. (2002). Behavior, belonging, and belief: A theory of ritual practice. *Sociological Theory*, 20(3), 360-380.
- McCracken, G. (1986). Culture and consumption: a theoretical account of the structure and movement of the cultural meaning of consumer goods. *Journal of consumer Research*, 1, 71-84.
- Morales P., D., & Plazas R., E. (2010). Significaciones rituales asociadas a la labor de los tenderos de barrio. *Revista científica Pensamiento y Gestión*(37), 286-317.
- Nallet, N., Bernard, M., & Chiron, M. (2008). Individuals taking a French driving licence points recovery course: Their attitudes towards violations. *Accident Analysis and Prevention*(40), 1836–1843.
- Navas A., C. (2013). *Cartografía Cultural del Centro Histórico de Barranquilla (Tesis Doctoral)*. Barranquilla: Uninorte.
- Naveteur, J., Coeugnet, S., Charron, C., Dorn, L., & Anceaux, F. (2013). Impatience and time pressure: Subjective reactions of drivers in situations forcing them to stop their car in the road. *Transportation Research Part F*(18), 58–71.

Olea Lunda, I., Nordfjærnb, & Rundmoc, T. (2012). Associations between risk judgments and demand for transport. *Journal of Risk Research*, 1–12.

Ozkan, T., Lajunen, T., Chliaoutakis, J., Parker, D., & Summala, H. (2006). Cross-cultural differences in driving behaviours: A comparison of six countries. *Transportation Research Part F*(9), 227-242.

Poncela F., A. (2012). Representaciones sociales: mujeres al volante ¿peligro constante? *Iberofórum. Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana*(14), 1-34.

Ruiz P., J. I., Gómez, I. A., Beltrán, I. T., Lamus, D. A., & Leal S, L. J. (2014). Representaciones sociales de normas de tránsito, agresividad, facilidad percibida en la conducción, accidentes y multas en conductores de Bogotá, D. C. *Revista Criminalidad*, 56(2), 291-308.

Smietniansky, S. (2010). De preeminencias, estilos y costumbres: rituales y poder en los cabildos coloniales. Una aproximación etnográfica al análisis de materiales de archivo. *Revista Colombiana de Antropología*, 46(2), 379-408.

Strauss, A., & Corbin, J. . (1998). *Bases de la Investigación Cualitativa* . Antioquia: Editorial Universidad de Antioquia.

Vargaso, D. A. (2013). *Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte, Colombia*. Obtenido de <http://www.medicinalegal.gov.co/documents/10180/188820/FORENSIS+2013+4-+accidentes+de+transporte.pdf/51867e30-9ab5-4a15-8363-f2232d2c86ae>

Walker, H., Stantonb, N., & Salmonc, P. (2011). Cognitive compatibility of motorcyclists and car drivers. *Accident Analysis and Prevention*(43), 878–888.

Weber, D. (2001). La fuite de soi, le masque du divertissement. *Études*, 631-641 .

Xie, C., & Parker, D. (2002). A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities. . *Transportation Research Part F*, 293–308.