

# Implicaciones Psicológicas en la Conducción Vehicular.

## Psychological Implications in Vehicle Driving.

Fecha de presentación: Octubre 2021  
Fecha de aceptación: Noviembre 2021

Nancy Morales Flores.  
CLEU Campus Veracruz.

*“¿Qué habilidades se necesita para manejar?”*

### Resumen

Toda persona puede acceder a conducir un vehículo, siempre que cuente con la licencia correspondiente previo a cumplir con los requisitos propios para expedición de la misma. Contar con una licencia acredita el permiso para conducir y se entiende que la persona cuenta con habilidades y aptitudes idóneas para tal actividad. Conducir parece algo cotidiano, pero se puede generar daño voluntario o involuntario a otras personas o bienes. Cuando se produce un accidente existen diversos factores que pueden estar involucrados, que, aunque en su mayoría pueden ser factores externos, por otro lado se tiene el factor humano como principal factor interviniente, lo que conlleva a considerar aspectos como la conducción responsable o conducción temeraria, que es en donde el estado y características psicológicas del conductor cobran especial relevancia para mantener o alterar la seguridad vial y que a su vez impacta en la tasa de accidentalidad, letalidad y mortalidad por hechos de tránsito.

### Palabras clave

Accidentes de tránsito, características psicológicas, conducción responsable, conducción temeraria, conducir, conductor, estado psicológico, factor humano, hechos de tránsito, seguridad vial, vehículo.

### Abstract

This article Any person can access to drive a vehicle, as long as they have the corresponding license prior to complying with the requirements for its issuance. Having a license accredits the driver's license and it is understood that the person has suitable skills and aptitudes for such activity. Driving seems like an everyday thing, but it can cause voluntary or unintentional damage to other people or property. When an accident occurs, there are several factors that may be involved, which, although most may be external factors, on the other hand, the human factor is the main intervening factor, which leads to considering aspects such as responsible driving or reckless driving, which is where the state and psychological characteristics of the driver take on special relevance to maintain or alter road safety and which in turn impacts the rate of accidents, lethality and mortality due to traffic events.

### Keywords

Traffic accidents, psychological characteristics, responsible driving, reckless driving, driving, driver, psychological state, human factor, traffic events, road safety, vehicle.



## 1. INTRODUCCIÓN

Para desarrollar un plan de prevención de accidentes de tránsito y de mejoras en la seguridad vial hasta ahora ha sido una labor que involucra la participación de diversos expertos, autoridades e instituciones con el propósito primordial de disminuir el riesgo de accidentes, de disminuir al máximo las pérdidas económicas que pudiera representar, pero sobre todo de evitar consecuencias de daños permanentes a la salud y pérdida de vidas humanas.

Algunos de los planteamientos relevantes son: ¿Quiénes están expuestos a sufrir las consecuencias de un accidente de tránsito? ¿Solo los que conducen un vehículo o abordan uno, son los de más riesgo? ¿Qué factores externos (clima, condiciones del camino, tráfico, señalizaciones, etc.) deben configurarse para llegar a la manifestación de un accidente de tránsito? ¿Quiénes pueden y deben conducir? ¿Qué tipos de vehículos son de mayor riesgo a un accidente de tránsito? Una persona que sabe conducir un vehículo ¿Puede manejar cualquier tipo de vehículo? ¿Hay diferencias en conducir un vehículo durante la noche que durante el día o manejar cansado que descansado? ¿Qué condiciones de salud pueden repercutir en la capacidad para conducir? ¿Influyen características o estado psicológico en la capacidad para conducir? Y así por el estilo, se puede continuar con una mayor lista de preguntas, pero al parecer, sin profundizar aún, solo empleando la experiencia como conductor, copiloto, peatón y otra persona que hace uso de un vehículo, sabe ya algunas de las respuestas, pero eso no significa que identifique con claridad el elemento determinante de la ecuación que precede al hecho.

Habría que observarse con mayor detalle aquello que va más allá de los factores en un hecho de tránsito que por lo regular corresponde a la criminalística como lo es, investigar la causa u origen de los hechos empleando el método científico basado en leyes de la física que permita determinar causalidad vial, valorar daños y la revisión técnica del vehículo. Mientras que en relación al conductor lo más común a valorar es grado de alcoholemia y el hecho de faltar a normas de tránsito, sin embargo, en este último que es el factor humano de la ecuación, lo que se observa, puede ser solo la punta del iceberg, pues en la psique se albergan otros estados y características psicológicas, que contemplan la personalidad, estados emocionales, estado cognitivo, funciones ejecutivas, psicopatologías, y más elementos, tan solo por citar algunos aspectos más que pueden incidir en la forma de conducir, por ejemplo conducir con responsabilidad o irresponsabilidad.

Es por ello que el objetivo del presente artículo poner a consideración las implicaciones psicológicas que pueden incidir en accidentes de tránsito.

## 2. CONTEXTO Y SEGURIDAD VIAL

### 2.1 Contexto internacional

En cifras de la Organización Mundial de la Salud se reporta que Cada año se pierden aproximadamente 1,3 millones de vidas a consecuencia de estas lesiones. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de ellos provocan una discapacidad (OMS, 2017).

En el mismo reporte denominado "Traumatismos causados por el tránsito" se enfatiza las consecuencias causadas que van desde las pérdidas económicas para las personas, sus familias y sus países en su conjunto, pero sobre todo el impacto que incide en los costos de un tratamiento, hasta la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos.

Las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su Producto Interno Bruto (OMS 2017).

Como parte de los datos proporcionados por la OMS respecto a los grupos de riesgo se expone:

**a. Situación económica:** más del 90% de las defunciones de-

bididas a colisiones causadas por el tránsito se registran en los países de ingresos bajos y medianos. Incluso en los países de ingresos altos, las personas de nivel socioeconómico más bajo corren más riesgo de verse involucradas en estas colisiones.

**b. Edad:** los traumatismos debidos a los accidentes de tránsito son la principal causa de mortalidad entre los niños y los jóvenes de cinco a 29 años.

**c. Sexo:** desde una edad temprana, los varones tienen más probabilidades que las mujeres de verse involucrados en colisiones causadas por el tránsito. Unas tres cuartas partes (73%) de todas las defunciones por esta causa son de varones menores de 25 años.

En tanto que la Organización Panamericana de la Salud en el reporte del Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas de 2019 destaca que:

**a.** Las muertes causadas por el tránsito son la segunda causa principal de mortalidad en adultos jóvenes de 15 a 29 años de edad.

"Cuanto más aumenta la edad, mayor es la probabilidad de accidentes. Apostilla"



b. Casi la mitad de todas las muertes por lesiones en el tránsito se atribuyen a los usuarios más vulnerables: los motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (3%).

c. La proporción de muertes entre los motociclistas ha aumentado un 3% entre 2013 y 2016.

d. Los países de ingresos medianos presentan las tasas más elevadas de muertes y traumatismos causados por el tránsito, comparado con los países de altos ingresos.

## 2.2. Contexto en México

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general. La mayoría de los siniestros viales fatales suceden los fines de semana (jueves, viernes y sábado) por la noche y en la madrugada, después de las 2:30. (Treviño, 2017).

En el Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018 de SSA y STCONAPRA donde se calcula una tasa de 12.8 muertos por cada 100 mil habitantes y se reporta a los accidentes de tránsito como la séptima causa de muerte. Tan solo en 2017 hay una cifra de 15 mil 866 personas fallecidas por esta causa. En el mismo informe se reporta fallecimientos por tipo de usuario, donde los peatones son quienes concentran el mayor porcentaje de fallecimientos; en el 2017 se registraron 6,480 atropellamientos fatales (40.8 %), 5,102 ocupantes de vehículo (34.7 %), 3,512 motociclistas (22.1 %) y 279 ciclistas (1.8 %).

## 3. HECHOS DE TRÁNSITO

Dentro del Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2020-2024, se denomina hechos de tránsito a los eventos producidos por el tránsito vehicular, en los que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales. Los hechos viales y accidentes de tráfico aluden lo mismo que hechos de tránsito.

### 3.1. Conceptos básicos

Para continuar es necesario enlistar algunos conceptos de relevancia enlistados en el Programa de Seguridad Vial de la Ciudad de México y que permitan comprender el tema expuesto:

**a) Atropellamiento:** evento vial donde un vehículo de motor o de tracción humana arrolla o golpea a una persona que transita a pie en alguna vía pública, provocando lesiones leves o fatales.

**b) Colisión de vehículo automotor:** encuentro violento, accidental o imprevisto de dos o más vehículos en una vía de circulación, del cual resultan averías, daños, pérdida parcial o total de vehículos o propiedades, así como lesiones leves y/o fatales a personas. Puede ser lateral, frontal o por alcance.

**c) Conductor:** operador del automóvil, camioneta de pasajeros, microbús, camión urbano de pasajeros, ómnibus, tren eléctrico o trolebús, camioneta de carga, camión de carga, tractor con o sin remolque, ferrocarril, motocicleta, bicicleta, etc., involucrados en el accidente.

**d) Movilidad:** derecho fundamental de las personas y la colectividad para llegar de un punto de origen a un punto de destino a fin de satisfacer una necesidad particular. Necesidad de las personas de desplazarse de una zona a otra en una ciudad o región, resultado de la interacción económica y social.

**e) Pasajero:** personas que son transportadas en algún vehículo de motor, sin considerar al conductor.

**f) Peatón:** Persona que transita por la vialidad a pie o que, por su condición de movilidad limitada, utiliza ayudas técnicas; así como desplazamientos en patines, patineta u otros vehículos recreativos.

**g) Seguridad vial:** conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito, así como su atención oportuna en las vías públicas de la ciudad, para salvaguardar la vida e integridad física y psicológica de todas las personas, así como para evitar o controlar daños y preservar el buen estado de los vehículos, la infraestructura vial, el equipamiento urbano y las edificaciones públicas o privadas.

**h) Vehículo:** todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes.

**i) Vialidad:** conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

Los conceptos mencionados y que se tomaron del diagnóstico 2020 de la Ciudad de México, son solo unos de una lista más amplia que compete a los especialistas para abortar y explicar los hechos de tránsito.

Por otro lado, no menos importante está lo referente a obtener un permiso para conducir, es decir obtener una licencia ante una instancia gubernamental. En nuestro país, de acuerdo la Página Oficial del Gobierno de México en el apartado Registros, licencias, permisos, reportes, concesiones y autorizaciones, se aborda la Expedición de licencia federal de conductor modalidad nacional y se mencionan al menos cinco tipos de licencias (A, B, C, D y F) donde cada una tiene un objetivo y características que contemplan los fines del transporte, tipo de vehículo y en su caso, si implica el transporte de pasajeros, derivado de ellos aplican requisitos para el trámite correspondiente a cada una y hasta cambio de un nivel a otro. En el artículo tercero del Acuerdo DOF: 25/02/2016, como parte de la documentación para hacer el trámite, solicita: cons-



tancia de aptitud psicofísica vigente y certificado de capacitación vigente, entre otros. De lo anterior, cabe mencionar que la constancia de aptitud psicofísica, si bien no es requerida para todos los tipos de licencias, es una evaluación también llamada, psicotécnica, que brinda información relevante que servirá para acreditar la aptitud, desde el punto de vista médico y psicológico, para operar, conducir y/o auxiliar en los diferentes modos de transporte. Este tipo de documentación en México es más solicitado para tramites en casos de licencias, por ejemplo, de personas que operan para el transporte público.

#### 4. FACTORES DE RIESGO

Conducir y hacer uso de una vialidad existe la posibilidad de causar, voluntaria o involuntariamente daño, ya sea a otro conductor, peatones, otras personas que se encuentren en el mismo vehículo que el conductor y el conductor mismo, aunado a ello, los daños materiales que puedan devenir con ello. Por tanto, habrá que reconocer, en primera instancia, la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por el tránsito y en segundo, la seguridad vial que contempla la circulación a velocidades seguras y la seguridad de los vehículos y los usuarios. Es un hecho que el tema de seguridad vial y la prevención de accidentes de tránsito son un tema de agenda para autoridades y que, por ello, partir de entender los factores de riesgo, es esencial para con ello elaborar plan de prevención.

De acuerdo con la OMS (2018) entre los factores de riesgo enlistados a partir de informes de diferentes países son los siguientes:

- La velocidad
- Conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas.
- No utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños.
- Distractores durante la conducción (primordialmente, el uso de teléfono móvil).
- Falta de seguridad de la infraestructura vial
- Seguridad en los vehículos
- Atención insuficiente tras las colisiones.
- Cumplimiento insuficiente de las normas de tránsito (si no se hacen cumplir las normas de tránsito, o si se percibe que no se hacen cumplir, es probable que no se las respete).

Como se puede notar en la lista anterior, se puede atribuir las primeras, como la velocidad, la utilización de cascos, cinturones de seguridad y evitar el uso del móvil como algo que puede pender de la elección efectuada por el conductor, no se profundiza más allá, pero puede aludir factor endógeno, esto es, el compor-

tamiento que se gesta a partir de los procesos internos del sujeto que conduce. Las otras como, la seguridad en la infraestructura, seguridad contemplada en el diseño y construcción del vehículo, los servicios de atención que pudieran demorar para acudir a prestar atención y el incumplimiento de las normas de tránsito, son a lo que podría denominarse factores externos, es decir que no dependen del conductor, sino de elementos externos a él. Sin embargo, es necesario plantear otros tantos elementos internos, que se conciben desde el campo de la psicología y que pueden dar explicaciones desde diferentes dimensiones relacionadas con lo que se denomina Factor Humano, es decir con el conductor.

En el Manual VII de Psicología de la Conducción de la DGT (2017) se detalla con precisión factores de connotación psicológica como probables intervinientes para la manifestación de un accidente de tráfico, si bien el acto de conducir está relacionada con el conductor (persona o factor humano) el vehículo y la vía, es preciso no quedarse solo en la revisión de factores internos simples y externos ampliamente analizados por los especialistas, sino incidir más en lo que denomina *Factor humano* para hacer referencia a las *características generales de las personas, que, para el caso, no es tratar de diferenciar a unos individuos de otros, sino de comprender las leyes que rigen el comportamiento humano en general.*

Hasta el momento, el conducir se percibe como algo cotidiano, pero pocas veces se repara en que, este acto, pudiera llegar a causar daño físico a otras personas. El conocer al respecto sugiere una Conducción responsable o por el contrario que es el desconocimiento, el que se manifiesten conductas peligrosas en contras de los principios de la seguridad vial.

A partir del Manual VII de Psicología de la Conducción (2017) se logra abstraer los tópicos de connotación psicológica con una descripción breve:

**1) Las emociones y la conducta.** A la hora de conducir sin duda, algo que influye es la emoción, es decir, el estado de ánimo de la persona al volante, por tanto, la toma de decisiones, las emociones generadas durante el momento en que se conduce (enojo con el tráfico, con otros conductores, la ruta, etc) influyendo en la forma de manejar y acarrear desde una falta de concentración, alteración física (como taquicardias, temblores o sudoración) hasta una conducta impulsiva que sea de riesgo.

**2) Atención y procesamiento de la información.** El ser humano está continuamente recibiendo una gran cantidad de estímulos y hay un proceso para seleccionar los más significativos y que mejor ayuden a comprender el entorno. Dentro de ese rubro intervienen funciones en el procesamiento de la información, mecanismos implicados en la atención, momentos del proceso atencional (automático o controlado, en este caso, aprender a conducir en un proceso controlado). De igual forma hay factores que pueden alterar el proceso de conducción como el alcohol, la fatiga, el sueño, la distracción, drogas y algunos medicamentos, así como otras alteraciones por algún padecimiento médico.

**3) Percepción, sensación y conducción.** Proceso de extracción de información que a través de experiencias sensoriales



se construye una imagen de la realidad. En la conducción, es un proceso que se apoya en un adecuado juicio del tiempo, la distancia, el movimiento y la velocidad. Otro término relevante es ilusión (imagen que surge por la imaginación o a través de un engaño de los sentidos, sufriendo una distorsión de la realidad). Las modalidades sensoriales por tipo de estímulo son la luz (visión), sonido (audición), presión (tacto), posición del cuerpo (cenestésico), gravedad y aceleración (vestibular).

**4) Estrés y conducción.** Es una reacción físico-química del organismo que produce alteraciones físicas y psicológicas cuando se enfrenta situaciones nuevas o de peligro. Algunas causas de estrés mientras se conduce pueden ser, la elevada densidad del tráfico, el pensar en lo que se va a encontrar (por ejemplo, un atasco vehicular), la dificultad para encontrar estacionamiento, el ruido, la prisa, discutir con pasajeros, que se acabe el combustible, efectos ambientales o simplemente una preocupación personal.

**5) La influencia de la personalidad.** El uso de un vehículo requiere, además de una actividad psicomotora compleja con la consecuente coordinación de movimientos, un proceso de toma de decisiones múltiple frente a situaciones inciertas donde el conductor valorará lo que ocurre, percibirá lo que ocurre, interpretará lo que ocurre y por consiguiente, actuará de acuerdo a ese proceso. En todas esas decisiones, el tipo de personalidad juega un papel clave. Ante un imprevisto al volante no tendrá la misma reacción un conductor despreocupado que uno impulsivo, uno nervioso que otro atento y sereno. Entonces los patrones de conducta determinantes en la conducción dependen de la personalidad, por tanto, esto va a sugerir quienes pueden convertirse en conductores de temerarios o peligrosos, capaces de infringir las normas viales o conductores responsables y respetuosos de las mismas.

**6) Actitudes.** Son un conjunto de creencias y de sentimientos que predisponen a un comportamiento de una determinada manera frente a determinado objeto, persona o situación e implica tres dimensiones, cognitiva, afectiva y conductual. Las actitudes pueden ser estables y persistentes en el tiempo, así

como predecir las conductas de las personas. El entender las actitudes, permite entender qué puede llevar a un conductor a tomar conductas de riesgo en la conducción, lo que es importante para proponer planes para conseguir conductas más seguras y responsables.

**7) Conducir y asunción del riesgo.** Los conductores deben extraer continuamente información de la situación, interpretarla y valorar las consecuencias de sus posibles respuestas, esta interpretación se establece en la comparación entre la información que recibe y el nivel de riesgo que percibe y qué está dispuesto a asumir. Se plantean tres tipos de riesgo: objetivo, es el que realmente existe en una determinada situación de tráfico; subjetivo, es el que el conductor cree que existe en un momento determinado; y el aceptado, que es el nivel de riesgo que cada persona considera que quiere asumir y normalmente es variable para cada persona.

## “Principales causas de accidentes viales en carretera

1. Distracciones del conductor: 40%
2. Manejo agresivo: 31%
3. Falta de pericia: 11%
4. Manejar cansado: 7%
5. Alcohol: 7%
6. Otros factores 4%”

También existen situaciones que suelen aumentar la percepción de riesgo y por tanto modifican el comportamiento del conductor, como, presenciar un accidente de tráfico o tener un familiar cercano que viviera un accidente independientemente de la gravedad.

**8) Interacción y conflicto.** Los conflictos son situaciones en las que dos o más personas están en desacuerdo porque sus posiciones, intereses, necesidades, deseos o valores son incompatibles o son percibidos como incompatibles. Aunque regularmente se le percibe como algo negativo, también presentan la oportunidad de enseñar a convivir y a cooperar con los demás. Para resolver un conflicto, es necesaria la negociación y puede ser mediante el diálogo, la colaboración, la competencia (dar la razón al que mejor argumento presente) y la evasión (evitar el problema, aunque nadie quede satisfecho). Algunos ejemplos son competir en el tráfico, ceder el paso, auxiliar el tránsito, respetar el carril, entre otros. Como se acaba de describir, cada uno de los temas sin duda, aborda tópicos de contexto psicológico relacionados y con implicaciones en el *factor humano* que es el *conductor*.



## 5. CONCLUSIÓN

Considerando lo anterior, una de los planteamientos que se quiere dejar como relevante y digno de profundizar en nuestro país es el papel de la psicología, de los procesos psicológicos, del mismo profesional de la psicología, no solo para explicar y entender el factor humano, en su forma de conducir, sino en las aportaciones que se pueden realizar desde la prevención de accidentes de tránsito.

En nuestro país, como se pudo apreciar, lo relevante del tema en sus cifras y que es un tema de salud pública y seguridad vial, existe una necesidad imperante implementar programas que mejoren la seguridad vial por consiguiente disminuir riesgo de accidentes de tránsito. Esto mismo es un tema de agenda tanto del Gobierno Federal de México, como de organismos internacionales como la OMS, elaboró un manual denominado Paquete de Medidas Técnicas sobre seguridad Vial "Salve VIDAS" donde las intervenciones prioritarias están centradas en control de la velocidad, liderazgo en seguridad vial, diseño y mejora de las infraestructuras, normas de seguridad de los vehículos, vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito y supervivencia tras un accidente.

Como se puede observar, se incide en mejoras para la seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito a partir de componentes o factores mayoritariamente externos, y en el caso de factores internos, los relacionados con el factor humano, si acaso, quedan abordados medianamente con el examen toxicológico y el psicotécnico, que en su mayoría recae en temas meramente médicos y mínimo de lo correspondiente a procesos cognitivos.

En España, por ejemplo, han incorporado todo un sistema para atender en el tema de Seguridad Vial, enfocado a la participación de diferentes profesionales, incluidos psicólogos, además de acciones que van desde programas de sensibilización y promoción de una forma de conducción responsable incidiendo no solo con la población foco, sino en el resto de la sociedad, en escuelas de distintos niveles, diseñando estrategias y planes para la formación vial.

Si bien sabemos que para hablar de seguridad vial y accidentes de tránsito intervienen esencialmente tres elementos, persona (conductor), vehículo y vía, parece que los planes y estrategias han enfocado todos sus esfuerzos en los últimos dos elementos, dejando a la persona al final y quizá sea ello un tema pendiente. El factor humano que es el conductor

representa un cúmulo de elementos psicológicos que van desde su personalidad, percepción, aptitudes, actitudes, emociones, etc., y que determinan o influyen en su conducta y patrones de comportamiento, entonces ¿Cómo se pretende la promoción de una conducta de conductor responsable? ¿Cómo se puede promover conductas de seguridad vial en nuevas generaciones? ¿Cómo se pretende modificar las conductas temerarias o de riesgo al conducir? ¿Se le ha dado la importancia a la evaluación psicotécnica y componente psicológico en la solicitud de una licencia? Si bien, todo suma, es momento de revalorar y poner mayor atención al *factor humano* y poder dar equilibrio a los esfuerzos realizados hasta ahora e incidir favorablemente en la seguridad vial, implementando estrategias multidimensionales tanto en promoción, prevención y tratamiento.

## REFERENCIAS

1. ACUERDO DOF: 25/02/2016. Acuerdo por el





que se establecen las categorías de la licencia federal de conductor atendiendo al tipo de vehículo y clase de servicio que se presta, así como los requisitos para su obtención. Consultado 10 de septiembre de 2021. Disponible: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5427046&fecha=25/02/2016](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5427046&fecha=25/02/2016)

2. Dirección General de Tráfico, DGT (2017). Manual VII. Psicología aplicada a la conducción. Profesor de Formación Vial. Ministerio Interior. NIPO 128-17-001-4. Consultado 10 de septiembre 2021. Madrid, España. Disponible en: <https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/formacion-vial/cursos-para-profesores-y-directores-de-autoescuelas/XX-Curso-de-Profesores/Psicologia-aplicada-a-la-conduccion.pdf>
3. Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018. Secretaría de Salud/STCO-NAPRA. México, Ciudad de México, 2019. Consultado 10 de septiembre de 2021. Disponible: [d-2105-seguridad-vehicular-la-importancia-de](https://www.gob.mx/documentos/seguridad-vehicular-la-importancia-de)

[proteger-a-los-peones-informe-seguridad-vial-2018.pdf](https://www.gob.mx/documentos/seguridad-vehicular-la-importancia-de-proteger-a-los-peones-informe-seguridad-vial-2018.pdf) (el-poderdelconsumidor.org)

4. Instituto Nacional de Salud Pública, INSP (2020). México, séptimo lugar mundial en siniestros viales. Gobierno de México. Consultado el 10 de septiembre de 2021. Disponible en: <https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html>
5. Organización Mundial de la Salud (2017). Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial [Save LIVES - A road safety policy package]. Ginebra. Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. Consultado 10 de septiembre 2021. Disponible: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/255308>
6. Organización Mundial de la Salud (2017). Traumatismos causados por el tránsito [versión en línea]. Recuperado 21 de junio de 2021: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
7. Organización Panamericana de la Salud OPS (2019). Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. [Versión en línea]. Consultado 10 de septiembre 2021. Disponible en: [https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15237:status-of-road-safety-in-the-region-of-the-americas-2019&Itemid=39873&lang=es](https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=15237:status-of-road-safety-in-the-region-of-the-americas-2019&Itemid=39873&lang=es)
8. Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México 2020-2024. Diagnóstico 2020.
9. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Gobierno de México. Registros, licencias, permisos, reportes, concesiones y autorizaciones. Página oficial en línea consultada 10 de septiembre de 2021 y disponible: El portal único del gobierno. | [gob.mx](http://gob.mx) ([www.gob.mx](http://www.gob.mx))
10. Treviño, S. (2017). Consejos para prevenir accidentes viales. Gaceta INSP. Año 1, Número 1, noviembre-diciembre 2017, pp.44-47. [Versión electrónica] Consultada 10 de septiembre de 2021. Disponible: [https://www.insp.mx/resources/images/stories/Gaceta/vol1/gaceta\\_vol1.pdf](https://www.insp.mx/resources/images/stories/Gaceta/vol1/gaceta_vol1.pdf)

