

**V23 N70 | 2025**

<https://doi.org/10.32735/S0718-6568/2025-N60-3621>

## **Normas sociales y poder circunstancial: análisis de la interacción conductor-peatón en pasos peatonales no regulados**

**Diego H. Padilla-Lobos**

Universidad San Sebastián, Valdivia, Chile

[diego.padilla@uss.cl](mailto:diego.padilla@uss.cl)

<https://orcid.org/0000-0002-8212-6584>

**Guillermo Díaz-Paredes**

Universidad San Sebastián, Valdivia, Chile

[guillermo.diaz.p2001@gmail.com](mailto:guillermo.diaz.p2001@gmail.com)

<https://orcid.org/0009-0002-6848-6660>

**Ignacio España**

Universidad San Sebastián, Valdivia, Chile

[ignacioespana2025@gmail.com](mailto:ignacioespana2025@gmail.com)

**Mayra Reiñanco**

Universidad San Sebastián, Valdivia, Chile

[mayraalexandrarch29@gmail.com](mailto:mayraalexandrarch29@gmail.com)

**Nicolás Risco**

Universidad San Sebastián, Valdivia, Chile

[nicolasriscor@gmail.com](mailto:nicolasriscor@gmail.com)

<https://orcid.org/0009-0001-3530-3656>

**Sebastián Cortez**

Universidad San Sebastián, Valdivia, Chile

[scortez310@gmail.com](mailto:scortez310@gmail.com)

**Recibido:** 14.05.2024 | **Aceptado:** 04.06.2025

**Resumen:** En el contexto social chileno, la desigualdad es frecuentemente abordada de una manera abstracta. Sin embargo, dicho fenómeno se manifiesta también en situaciones cotidianas, tales como atravesar un paso peatonal. La presente investigación se enfoca en analizar la conducta de los conductores en cuanto a su disposición para ceder paso a peatones. Mediante un análisis estadístico descriptivo y modelos de regresión logística, se obtuvieron resultados que permiten examinar cómo las personas en posiciones de poder circunstancial hacen uso de este en situaciones cotidianas. Los resultados sugieren que los conductores tienden a no ceder el paso en los cruces peatonales independientemente de las características de los peatones. Además, se observó que conductores de vehículos de marcas europeas tendieron significativamente a no respetar el derecho preferente de paso. Esto sugiere que quienes ostentan poder circunstancial tienden a ejercerlo incluso a costa de transgredir normas prescriptivas (derecho preferente de paso). De este modo, esta investigación apunta a cómo circunstancias de asimetría de poder pueden tender a favorecer fenómenos como las desigualdades interaccionales y la desconfianza interpersonal, subrayando la importancia de abordar las discrepancias entre lo que debería suceder y lo que tiende a suceder reflexionando sobre impacto de dichas discrepancias en procesos sociales más extensos.

**Palabras clave:** Normas sociales; desigualdad interaccional; poder circunstancial; paso peatonal

## **Social norms and circumstantial power: analysis of driver-pedestrian interaction at unregulated pedestrian crossings**

**Abstract:** In the Chilean social context, inequality is often addressed in an abstract manner. However, this phenomenon also manifests itself in everyday situations, such as crossing a pedestrian crosswalk. The present research focuses on analyzing the behavior of drivers in terms of their willingness to yield to pedestrians. Through descriptive statistical analysis and logistic regression models, results were obtained that allow us to examine how people in positions of circumstantial power make use of this in everyday situations. The results suggest that drivers tend to not yield at pedestrian crossings regardless of the characteristics of the pedestrians. In addition, it was observed that drivers of european brand vehicles significantly tended not to respect the right of way. This suggests that those who hold circumstantial power tend to exercise it even at the cost of

transgressing prescriptive norms (right of way). In this way, this research points to how circumstances of power asymmetry can tend to favor phenomena such as interactional inequalities and interpersonal distrust, underlining the importance of addressing the discrepancies between what should happen and what tends to happen by reflecting on the impact of such discrepancies in broader social processes.

**Keywords:** Social norms; interactional inequality; circumstantial power; pedestrian crossing

## **Normas sociais e poder circunstancial: análise da interação motorista-pedestre em passagens de pedestres não regulamentadas**

**Resumo:** No contexto social chileno, a desigualdade é frequentemente abordada de maneira abstrata. No entanto, esse fenômeno também se manifesta em situações cotidianas, como atravessar uma faixa de pedestres. A presente pesquisa se concentra em analisar o comportamento dos motoristas em termos de sua disposição em ceder a passagem aos pedestres. Por meio de análise estatística descritiva e modelos de regressão logística, foram obtidos resultados que nos permitem examinar como as pessoas em posições de poder circunstancial fazem uso disso em situações cotidianas. Os resultados sugerem que os motoristas tendem a não ceder em cruzamentos de pedestres, independentemente das características dos pedestres. Além disso, observou-se que os motoristas de veículos de marcas americanas tendiam significativamente a não respeitar o direito de passagem. Isso sugere que aqueles que detêm poder circunstancial tendem a exercê-lo mesmo à custa de transgredir normas prescritivas (direito de passagem). Desta forma, esta pesquisa aponta como circunstâncias de assimetria de poder podem tender a favorecer fenômenos como desigualdades interacionais e desconfiança interpessoal, sublinhando a importância de abordar as discrepâncias entre o que deveria acontecer e o que tende a acontecer, refletindo sobre o impacto de tais discrepâncias em processos sociais mais amplos.

**Palabras-chave:** Normas sociais; desigualdade interacional; Poder circunstancial; faixa de pedestres

## Introducción

La interacción cotidiana entre personas involucra un complejo entramado de factores psicosociales que dan forma y perpetúan dinámicas sociales. Escenario que resulta de particular notoriedad en el caso peatones y conductores en su encuentro diario en cruces peatonales. De este modo, al detenernos a reflexionar sobre lo que a simple vista pudiera parecer un encuentro trivial y sin mayor relevancia, para el presente trabajo se vuelve indicativo de dinámicas psicosociales profundas, las que pueden ser observadas, registradas y analizadas en virtud de construir formas atentas y deferentes de comprender lo cotidiano.

Una manera de comprender el diario encuentro entre conductores y peatones en cruces peatonales es lo que denominamos "asimetría de poder circunstancial", partiendo de la definición de poder desarrollada por Martín-Baró (1989, p. 101) al afirmar que "poder" corresponde al "carácter de las relaciones sociales basado en la posesión diferencial de recursos que permite a unos realizar sus intereses... e imponerlos a otros". De este modo, en una situación en la que se presente asimetría de poder circunstancial, una de las partes dispone de "recursos" que en una circunstancia dada le favorecen frente a la otra.

De este modo, entendemos que el poder, entendido como un proceso arraigado en la disposición de recursos, desempeña un papel crucial en la capacidad de tomar decisiones en la pasajera naturaleza de las interacciones cotidianas. Así, al existir una marcada asimetría de poder, la persona que dispone de poder circunstancial posee la prerrogativa decisional sobre cuál va a ser el resultado de la interacción. Como es de esperar, estas decisiones pueden ir en desmedro de la persona en posición de desventaja, lo que puede fomentar sentimientos de injusticia y desconfianza.

La interacción entre conductores de vehículos con peatones que muestran intención de cruzar un paso peatonal (la "díada peatón-conductor", véase Clark et al., 2015) es un claro ejemplo de una

situación interaccional en la que una de las partes posee recursos que le otorgan un diferencial de poder respecto a la otra. En concreto, el conductor se ve resguardado por un armazón de metal conducida a alta velocidad, el que resulta interpretable no solo como parte de su sí-mismo representacional, sino también como sí mismo extendido que permite posibilidades de acción aumentadas (Gallagher, 2013; Gallagher & Daly, 2018; James, 1890).

Por su parte, cada peatón en tanto individuo cuenta con las posibilidades de acción que su cuerpo le permite, además de contar con el diferencial de poder que la norma legal le confiere. Para el territorio nacional chileno la denominada Ley de Tránsito (LEY DE TRÁNSITO, 2009) que deriva de la ley 18.290, la que en su artículo 2 define los conceptos de "derecho preferente de paso"<sup>\*</sup>, "detención"<sup>†</sup> "paso para peatones"<sup>1</sup>, el mandato a "obedecer y respetar las señales de tránsito" (art. 95), así como las normas que regulan el tránsito de los peatones (art. 162), estableciendo un "cruce reglamentario" y su derecho preferente de paso en diversas condiciones explicitando en su numeral 7: "En los pasos peatonales no regulados<sup>2</sup>, los peatones tendrán derecho preferente de paso respecto de los vehículos (...)"<sup>3</sup>. Por tanto, en definitiva, la norma prescriptiva mandata a que todo vehículo al acercarse a un paso peatonal debe ceder el paso a los peatones que estén esperando cruzar. Frente a todo accidente de tránsito, la ley establece que la presunción de responsabilidad recae en el conductor al no respetar el derecho preferente de paso de peatones (art. 167 numeral 10), constituyendo, además, una infracción grave la violación de dicho derecho (art. 200 numeral 11).

---

<sup>\*</sup> Art. 2 número 18: Derecho preferente de paso: Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo para proseguir su marcha.

<sup>†</sup> Art. 2 número 19: Detención: Paralización a que obligan los dispositivos de señalización del tránsito (...).

<sup>1</sup> Art. 2 número 36: Paso para peatones: La senda de seguridad en la calzada, señalizada conforme al reglamento (...).

<sup>2</sup> Se entiende como "cruce regulado" a "aquel en que existe semáforo funcionando normalmente, excluyendo la intermitencia; o hay Carabinero dirigiendo el tránsito" (art. 2 número 14).

<sup>3</sup> "...Sin embargo, ningún peatón podrá bajar repentinamente de la acera o cruzar la calzada corriendo", condición que será considerada más adelante (véase apartado metodológico).

No obstante, según informa la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito<sup>4</sup>, para el año 2022 se produjeron 86.050 siniestros de tránsito, de los que 1.745 resultaron con personas fallecidas y 52.590 lesionadas. En estos eventos, 7.739 peatones se vieron involucrados, de los que fallecieron un total de 469 y 5.715 quedaron lesionados (1.540 graves, 593 menos graves y 3.582 leves). La participación de peatones en siniestros de tránsito aumentó en un 20,7% con respecto al año anterior (2021), lo que viene a recuperar la tendencia de alrededor de 10.000 peatones participantes, constante entre 2013 y 2018. La que se redujo entre 2019 y 2020, probablemente debido a las limitaciones impuestas por la pandemia de covid-19 (Cucinotta & Vanelli, 2020).

Entre las causas de siniestros registradas por la Comisión que involucraron a peatones (7.739), el 60% (4.671) fueron atribuibles al conductor y el 20%<sup>5</sup> y el 20% (1.738) al peatón<sup>6</sup>. Esta información hace resaltar la necesidad de estudiar en profundidad el comportamiento cotidiano en las calles, lo que podría contribuir de manera concreta, por ejemplo, al diseño de políticas públicas que fomenten el respeto de las leyes del tránsito, aumentando la seguridad y mejorando la convivencia vial. Sin embargo, en términos más abstractos, pensamos que el análisis de este tipo de situaciones puede contribuir a una comprensión más compleja de las interacciones sociales cotidianas, evidenciando fenómenos sociales multifactoriales y altamente imbricados tales como la confianza interpersonal (Barone & Mocetti, 2015; Brandt Mark J. et al., 2014; Consejo de Cohesión Social, 2020; Gallego, 2016; Hamamura, 2011; Padilla, 2018, 2020; Somma & Valenzuela, 2015; Uslaner, 2002; Uslaner & Brown, 2005) o más específicamente y directamente relacionado al presente trabajo, las desigualdades interaccionales cotidianas (Araujo, 2016, 2019). Con el matiz de

---

<sup>4</sup> "PEATONES PARTICIPANTES EN SINIESTROS DE TRÁNSITO", disponible en: <https://www.conaset.gob.cl/wp-content/uploads/2023/07/Peatones-2022.pdf>

<sup>5</sup> "Imprudencia del conductor", "Alcohol en conductor", "Velocidad Imprudente y pérdida de control del vehículo" y "Drogas y/o fatiga en conductor"

<sup>6</sup> "Imprudencia del peatón" y "Alcohol en peatón". Las restantes causas registradas son de difícil atribución o indeterminables (ej. "Desobediencia a señalización" o "Causas no determinadas").

que, en este caso, la ventaja no depende solo de roles sociales estables (como clase o género), sino de recursos situacionales (el auto, la infraestructura vial) que generan "asimetrías de poder circunstancial".

En este contexto, el acto de esperar para cruzar —por parte del peatón— y ceder el paso —por parte del conductor— (conducta definida como variable dependiente en este estudio) trasciende lo meramente comportamental. Siguiendo a Martín-Baró (1990) dicho evento es comprendido como una interacción que manifiesta relaciones de poder en un sistema social particular.

La presente investigación se enfoca en analizar la conducta de los conductores en cuanto a su disposición para ceder el paso en cruces peatonales que no cuenten con regulación (i.e. Carabineros o semáforo). Por lo que para abordar este fenómeno, este reporte constará de una primera parte que articula el marco a partir del que se comprenderán teóricamente las interacciones de la diada conductor-peatón y sus potenciales implicancias prácticas. Haciendo énfasis en la concepción de "espacio vital" de Lewin (Lewin, 1936; Burnes & Cooke, 2013; Wheeler, 2008) y la noción de normas descriptivas y prescriptivas desarrollada por Cialdini y sus colaboradores (2007; 1991). Asimismo, se revisarán brevemente los hallazgos empíricos y teóricos referentes a normas y conducta prosocial en contextos urbanos. Posteriormente, se realizará la descripción de la metodología empleada en el presente estudio para continuar con la discusión de los resultados y concluyendo con los hallazgos y reflexiones más relevantes para los autores, las limitaciones vislumbradas de la investigación y posibles líneas de desarrollo futuro.

### **Asimetría de poder circunstancial en el cruce de espacios vitales**

Según la psicología social, toda interacción social involucra la fusión de creencias, pensamientos y deseos personales con los de un otro real o imaginado (Allport, 1935, 1954). Esta "fusión" no se produce en un vacío situacional, sino más bien en un espacio físico y psicológico, "topológico" diría Lewin (1936), quién indica que el entorno, conformado por una multitud de factores y elementos,

configura y proporciona inteligibilidad a los eventos, circunstancias, topografías y conducta de las personas. Conformando la articulación entre persona y ambiente el determinante del comportamiento de cada individuo y la totalidad de hechos que determinan dicho comportamiento en un momento determinado Lewin (1936, p. 12) lo denomina "espacio vital" [life space] conformando así la "totalidad de eventos posibles" en un momento dado (Lewin, 1936, p. 14).

De este modo, lo que es posible o no para un individuo en una situación particular varía dinámicamente en conformidad a su cambio de posición física y psicológica ("locomoción"), así como de la posición "existencial" de la persona, como ilustra el mismo Lewin (1936, p. 15):

...la diferencia entre ricos y pobres, entre jóvenes, adultos y aquel que resulta casi demasiado mayor para tener un empleo, está en cada caso determinada fundamentalmente por un rango de posibilidades. Lo mismo ocurre con la diferencia entre el hombre sano y el enfermo, entre personas de diferente nivel educativo y personas en diferentes situaciones políticas. Una psicología dinámica tiene que representar la personalidad y el estado de una persona como el total de modos posibles y no posibles de comportarse.

El caso de la diada peatón-conductor representa un encuentro entre dos espacios vitales, donde el primero (peatón) pasa a formar parte del espacio vital del segundo (conductor/a) y viceversa. El objetivo de ambas partes establece la dirección hacia la que se dirige el comportamiento en el espacio vital, el que se ve favorecido u obstaculizado por tal o cual elemento de los espacios vitales encontrados. En este punto, la perspectiva Lewiniana se complementa con la perspectiva de Martín-Baró sobre el poder, puesto que el encuentro de la diada, en tanto relación social, manifiesta la "posesión diferencial de recursos" que permiten o impiden, la realización de intereses personales por imposición sobre los demás (Martín-Baró, 1989, p. 101).



El poder se define como un fenómeno que se sustenta en la disposición de recursos y busca producir un efecto dentro de una relación o interacción social, afectando la capacidad de toma de decisiones de las personas en una situación dada. Podemos afirmar entonces que en el encuentro de espacios vitales en un cruce de peatones se evidencia una notoria asimetría de poder. En tanto, entre los elementos del espacio vital del conductor, se cuenta el hecho de encontrarse resguardado por su vehículo, estableciéndose como parte también de su sí mismo extendido (Gallagher, 2013; Gallagher & Daly, 2018). Tal resguardo se configura como recurso y consecuente diferencial de poder que amplían la "totalidad de eventos posibles" desde la detención reglamentaria hasta la continuación de su marcha. Al mismo tiempo que frente a dichas posibilidades, el peatón y su espacio vital, encuentra la posibilidad de un potencial perjuicio a su integridad física (i.e. "atropello"), por lo que su comportamiento se ve condicionado por su posición desventajosa.

La noción de "asimetría de poder circunstancial" aquí propuesta retoma la concepción relacional del poder de Martín-Baró, pero la reinterpreta al destacar que su ejercicio está intrínsecamente ligado a la circunstancia. Es decir, un conjunto dinámico de condiciones ambientales, sociales y culturales que, en una interacción específica, determinan qué recursos son relevantes y cómo se jerarquizan. Esta circularidad —donde la circunstancia moldea el poder y viceversa— es clave para entender su carácter transitorio y situado.

De esta forma, el conductor al encontrarse en una situación de mayor poder tiene la capacidad para decidir el resultado de dicho encuentro y desplegando un "poder circunstancial". Los factores ambientales —conscientes o no para la persona— entre los que se cuentan ciertos aspectos sociales, factores culturales y del espacio físico concreto, delinean la relación de poder que se desencadena en y por una circunstancia particular. Estos factores no son estáticos: quien ostenta mayor poder en una interacción puede reconfigurar la misma circunstancia que le favorece (p.ej., un conductor que acelera para imponer su prioridad redefine las normas tácitas de ese cruce peatonal). Los recursos que las

personas esgrimen se ven inhibidos o potenciados<sup>7</sup> en función de los elementos ambientales que configuran una circunstancia específica. Por ejemplo, una persona que posee un rol de jefatura en su contexto laboral puede ver inhibido su comportamiento en una circunstancia tal como al cruzar la calle en un paso de peatones. Es decir, el poder circunstancial está necesariamente ligado a la situación y ambiente en que una persona se encuentra, la que moldean la circunstancia y resultado de cada situación.

Considerando que el resultado de cada situación está condicionado por las decisiones tomadas por el individuo que ostenta el mayor poder circunstancial, se puede afirmar entonces que dicho individuo es quien posee la decisión predominante para determinar los acontecimientos mediante la forma en que utiliza su poder. En virtud de esto, se puede afirmar también que quién ostenta mayor poder circunstancial es quién tiene la capacidad para definir lo que finalmente se volverá la norma en esa situación en concreto. Dicho concepto será profundizado a continuación.

### **Normas sociales: la olvidada importancia de la acción de los demás**

Pese a que el concepto de normas sociales puede entenderse desde diferentes enfoques (Horne & Mollborn, 2020), ser pensadas como patrones de comportamiento (Young, 2015) o elementos simbólicos (Blumer, 2005), así como también es posible también eludir tal definición y enfocarse más bien en la percepción subjetiva de las normas (Tankard & Paluck, 2016). Sin embargo, si es que algo podemos distinguir de cualquier aproximación, es que las normas sociales sirven como una forma de establecer marcos de previsibilidad de la vida social (Merton, 1938, 1968) y contribuyendo al orden social (Bicchieri et al., 2018). Como afirman McDonald y Crandall (2015, p. 147) las normas sociales son "la base de la cultura, del lenguaje, de la interacción social, de la cocina, del amor, del matrimonio, del juego, de los prejuicios, del intercambio económico y del control del tránsito".

---

<sup>7</sup> Lo que Lewin denomina "valencia" negativa o positiva, respectivamente.

¿Qué se entiende entonces por norma social? Para efectos del presente estudio, nos basaremos en la definición proporcionada por Fehr y Schurtenberger (2018, p. 458) quienes afirman que las normas sociales corresponden a "estándares de comportamiento comúnmente conocidos, que se basan en puntos de vista ampliamente compartidos sobre cómo los miembros individuales de un grupo deben comportarse en una situación dada". A partir de esta definición, comprendemos "norma social" como una categoría formal a la que pertenecen también manifestaciones normativas "concretas", como una conducta normativa o una regla o una ley manifiesta. Lo anterior nos acerca entonces a la distinción que realiza Lo Presti (2019, p. 33) respecto a la común (con)fusión [conflation] entre normas y reglas, definiendo que "reglas" son las "codificaciones lingüísticas de normas", en cambio las "normas" son más bien los "estándares implícitos en la práctica", de modo que las reglas no son, como tales, normas, y viceversa.

Esta distinción nos devuelve a la definición de Fehr y Schurtenberger, complejizando el escenario, pero abriendo la interpretación a que la norma social, el "estándar de comportamiento" en contraposición a la declaración lingüística manifiesta (la regla), puede perfectamente constituirse como transgresora de la cooperación y el bienestar compartido.

Las normas, por ende, constituyen tanto creencias acerca de lo que debería suceder en una situación particular como la conducta propiamente tal. Las normas resultan dependientes contextualmente de la acción y dinámicamente negociables, conformándose así como "potencialidades" [*affordances*] (Lo Presti, 2016). Como Lo Presti (2016, p. 11) afirma:

Las normas se establecen y negocian a lo largo del tiempo en la interacción social encarnada [*embodied*], así como también en momentos en que ciertos comportamientos se entienden directamente como correctos o incorrectos en tanto si se desvían o bien se ajustan al patrón establecido en el contexto de un nicho social. La desviación puede provocar sanciones y otros tipos de feedback negativos. Las personas

aprenden a comportarse correctamente y a evitar comportarse incorrectamente participando en prácticas sociales en el contexto concreto de un nicho compartido. Es decir, comprender las normas es un *saber hacer* directo y participativo (citás omitidas, énfasis añadido).

De este modo, las normas sociales tanto como creencia, expectativa o potencialidad forman parte del espacio vital de cada individuo, conformándose sin embargo como un potenciadoras o inhibidoras del comportamiento, en este caso, del peatón o del conductor. En pocas palabras, podemos afirmar que lo que una persona espera que hará otra en su encuentro cotidiano, predice en buena medida el resultado final de dicha interacción (Bicchieri & Xiao, 2009). Si al enfrentarse al paso peatonal el peatón tiene la expectativa de que el conductor no se detendrá, lo más probable es que se acerque con una sensación de inseguridad a dicho paso, tendiendo a no hacer efectivo su derecho preferente de paso. En el caso de que el conductor efectivamente no se detenga, la norma como patrón de conducta y expectativa se valida y sustenta dinámicamente así el hecho concreto de que no se tiende a ceder el paso a peatones se reafirma.

En este mismo sentido, Cialdini y sus colaboradores (1991), distingue dos tipos de normas sociales: por un lado, las normas sociales que refieren a lo que generalmente la gente hace, denominadas *normas descriptivas* y, por otro lado, las normas sociales que existen en función de lo que es aprobado socialmente, también denominadas *normas prescriptivas* o preceptivas. Ambos tipos de normas, a su vez influyen el comportamiento de las personas, aun cuando por mecanismos diferentes. Las prescriptivas inducen comportamientos por medio de la información que se tiene de cómo cierto comportamiento es evaluado socialmente, mientras que las descriptivas actúan por medio de la información suscitada a partir de lo que la mayoría de la gente hace -siendo estas últimas fuentes de control social menos apreciadas, aun a pesar de su importancia en la toma de decisiones efectiva de las personas (Cialdini, 2007).

Una peculiaridad de la díada peatón-conductor en un paso de peatones posee una característica particular, puesto que en este caso particular existe en Chile una ley que determina cómo deberían actuar ambas partes en esa situación, lo que Cialdini y sus colaboradores (1991) denominan como norma prescriptiva. En concreto, el refundido de la Ley 18.290 (LEY DE TRÁNSITO, 2009), que como fue indicado en la introducción, corresponde al instrumento legal que regula el comportamiento vial cotidiano. La que, no obstante, en caso de ser infringida, aparte de los riesgos contra la integridad de las personas, contribuye con el surgimiento de sentimientos de descontento o malestar en la persona afectada, puesto que, a pesar de contar con dicho respaldo legal, existe la potencialidad de que aquellos con mayor poder circunstancial transgredan dicha norma prescriptiva.

### **Normas y conducta prosocial en la calle: perspectivas y evidencias**

Tal como afirman Ge y sus colegas (2022), basados en la definición de Bierhoff (2002), comportamientos comunes asociados a la convivencia vial que pretendan en cierto modo "mejorar la situación" de algunas personas, pueden también ser considerados comportamientos prosociales. Un ejemplo concreto y relevante para el presente estudio corresponde al ceder el paso a peatones en un cruce peatonal. Por lo tanto, en consonancia con la discusión llevada a cabo hasta el momento los autores (Ge et al., 2022, p. 2) afirman que "no debemos ignorar el impacto de la actitud prosocial" en la cotidianidad compartida, por ejemplo, en la interacción entre un conductor y un peatón. En consonancia, los resultados compartidos por Ge y colaboradores indican que aquellos conductores con actitudes prosociales más elevadas tienden a mostrar un desempeño de conducción más seguro, en contraste con aquellos con actitudes prosociales más bajas, quienes tienden a involucrarse en comportamientos de conducción más riesgosos.

Como indican Gross y Vostroknutov (2022, p. 2) cuando pensamos en circunstancias normativas urbanas, ciertos factores situacionales "pueden hacer que las normas resulten más salientes" promoviendo

su cumplimiento, sin embargo, en el caso de un paso peatonal, si bien se ha mostrado que son diversos los factores involucrados en el acto de ceder el paso (Kaye et al., 2022; Rasouli et al., 2017; Yang et al., 2020), Yang y sus colaboradores (2020) encontraron mediante un análisis de factores psicológicos en conductores, que la "norma subjetiva", es decir, "la presión social percibida de otras personas significativas o grupos sociales para comportarse de una manera particular", afectaban de manera destacable en la decisión de finalmente cumplir con la norma y ceder el paso a peatones. Asimismo, la gestión del tiempo también emerge como un factor determinante, como se evidencian Van der Hulst y sus colaboradores (1998) quienes encontraron que a medida que los conductores se enfrentan a mayores presiones temporales, tienden a reducir su distancia de seguridad con el vehículo precedente, lo que aumenta el riesgo de incidentes viales, disminuyendo al mismo tiempo la posibilidades concretas de ceder el paso en cruces peatonales.

En relación a la situación específica de cruce peatonal, resulta especialmente indicativo el trabajo de Piff y colaboradores (2012, estudios 1 y 2) quienes al observar y analizar cruces peatonales en California (EE.UU.), encontraron que personas categorizados por los autores como de clase alta, tenían más probabilidades de infringir la ley al conducir (no ceder el paso a peatones en cruces demarcados) en comparación con las personas de clase baja. Por su parte, Zafri y colaboradores (2022), encontraron que para el caso de Dhaka (Bangladesh), los conductores eran más propensos en cruces controlados a ceder el paso a peatones de género femenino, si se cruzaba en grupo, no usaban teléfono celular mientras cruzaban, o bien hacían algún gesto con la mano sugiriendo que la apariencia y características del peatón también constituyen factores a considerar.

En Latinoamérica específicamente, el género y la edad también desempeñan un papel crucial en la conducta de conducción, según los hallazgos de Durán y Moreno (2016), para el caso colombiano, quienes encontraron que los hombres entre los 36 y 50 años aparecen como más propensos a infringir las normas del tránsito, y en general, a medida que aumenta la edad, se observa una mayor propensión a cometer infracciones de tránsito.

Además, los hombres exhiben una mayor propensión a violar normas en comparación con las mujeres. En términos de personalidad, la falta de reconocimiento o responsabilización de la ira por parte de los conductores resulta destacable, lo que puede llevar a una incapacidad para manejar o controlar dichas emociones lo que, al combinarse con la actividad de conducción, predice la probabilidad de reacciones explosivas y la incidencia de infracciones y accidentes. Estos resultados también sugieren que la mayoría de los infractores muestra tendencias reactivas y emocionalmente inestables, lo que podría contribuir a la aparición de comportamientos riesgosos en la carretera y espacios urbanos compartidos.

Para el caso de México (Monterrey), Castro-Sánchez y Delgado-Ramos (2022) revisan las representaciones sociales en torno a la movilidad cotidiana, encontrando por ejemplo, una progresiva dificultad para armonizar la coexistencia cotidiana de un elevado flujo automotriz y el deambular de peatones en espacios públicos. En este contexto, las autoras describen la tendencia de las autoridades a favorecer el flujo vehicular en desmedro del peatonal encontrando, además, diversas representaciones negativas de los peatones, siendo estos caracterizados como “flojos”, “irresponsables” e “imprudentes”<sup>8</sup>. En la misma línea y en especial consonancia con la presente investigación, Pérez López (2015) analiza el espacio público como elemento clave para la comprensión de las prácticas sociales cotidianas, especialmente aquellas que derivan en relaciones de poder como el encuentro entre peatones y conductores de vehículos motorizados constituyéndose de manera especial, la acera o vereda como espacio y tiempo particular de habitar, de cohabitar, de sentir y percibir (Pérez López & Viramontes Fabela, 2021).

En esta interacción —cual relación de desigualdad proclive a generar resistencias— Pérez López (2015, p. 19) argumenta que para el caso de Ciudad de México, la “falta de respeto de la norma y aparente indisciplina” de peatones corresponden a “un indicador de un entorno muy desfavorable a la seguridad de los peatones”. Entorno en el que

---

<sup>8</sup> Al no utilizar pasos peatonales habilitados, por ejemplo.

respetar la norma “no es garantía de un paso tranquilo y seguro, incluso en aquellos cruces bien diseñados”. Así, frente a la indiferencia de conductores por cumplir la norma prescriptiva (detenerse y ceder el paso a peatones) la norma descriptiva corresponde en cambio al irrespeto de pasos peatonales y a la adaptación por parte de peatones frente a esta situación.

En consecuencia, para el presente trabajo se comprende que la interacción cotidiana en espacios públicos constituye un momento en el que se juega no solo el cumplimiento de normas, sino también, cómo se estarían comprendiendo las relaciones entre ciudadanos. En vista de ello y como ya fue mencionado, relaciones basadas en comportamientos prosociales derivarían no solo en una mejor convivencia cotidiana, sino serían también fenómenos sintomáticos de objetivos valorados en una sociedad, dando cuenta incluso de factores estructurales. Esta articulación entre agencia individual y estructura merece ser revisada y analizada en vista de promover cambios sociales beneficiosos para el conjunto de la sociedad.

Últimamente, las interacciones sociales cotidianas son una fuente directa para estudiar la desigualdad interaccional, y cómo tales experiencias de desigualdad revelan a su vez la norma social y otro tipo de expectativas interaccionales. En virtud del fenómeno de asimetría de poder circunstancial descrito con anterioridad, la presente investigación pretende aproximarse a identificar algunos de los elementos circunstanciales que explican el cumplimiento o transgresión de la norma prescriptiva y si es este último el caso, evaluar su implicancia como norma descriptiva.

## **Metodología**

### **Instrumentos de recolección de información**

La recolección de datos se llevó a cabo utilizando observación sistemática. En concreto, esta técnica implicó la presencia de



observadores quienes registraron las variables de interés.<sup>9</sup> Luego de la primera sesión de observación se realizó una prueba de fiabilidad inter-observador para comparar los registros de los dos equipos de observación comprometidos. Este test consistió en una sesión de 40 minutos, en la que se recabó alrededor de 30 observaciones por parte de 4 observadores (2 equipos de 2 observadores). Estos observadores se posicionaron en un punto determinado durante el transcurso de la sesión, para luego comparar los datos en vista de identificar diferencias de criterio. Se encontró diferencias de criterio en 1 a 2 observaciones (en una muestra de 30), lo que se consideró como “alta fiabilidad” inter-observador.

### **Proceso de recolección de datos<sup>10</sup>**

Dos equipos de observación trabajando simultáneamente en dos locaciones distintas de la ciudad de Valdivia (región de Los Ríos, Chile) recolectaron un total de 314 observaciones mediante 5 sesiones. Las observaciones fueron llevadas a cabo dentro del rango horario de 12:00 pm a 13:00 pm, considerado un horario de alto tráfico en la ciudad. Las locaciones correspondieron a tres puntos cercanos con características similares:

---

<sup>9</sup> Para el registro de los datos se diseñó una planilla de observación, véase tabla 1 en el apartado de variables.

<sup>10</sup> La propuesta de esta investigación fue sometida a revisión y posterior aprobación por el Comité Ético Científico de la Universidad San Sebastián (CEC-USS). El procedimiento de recolección de datos propuesto y aprobado consistió en la observación de comportamientos espontáneos de personas en la vía pública, sin mediar interacción con ellas, ni tampoco el registro de datos que puedan volverlas identificables.

**Figura 1:**

Locación "Pérez Rosales esquina Ernesto Riquelme", Valdivia, Chile



**crédito: autores**

**Figura 2:**

Locación "General Lagos esquina Ernesto Riquelme", Valdivia, Chile



**crédito: autores**

### Figura 3

Locación “Camilo Henríquez esquina Maipú”, Valdivia, Chile



**crédito: autores**

Puesto que incluso en circunstancias de pasos peatonales bien señalizados existen diferenciales de seguridad (Mukherjee & Mitra, 2019), para los presentes estudios se seleccionaron puntos de observación que contaron con las siguientes características: a) buena visibilidad desde el punto de vista de los conductores; b) son lugares concurridos; c) poseen un paso peatonal demarcado.

Respecto a la unidad de análisis (véase Figura 3), se consideró a peatones sin criterios de exclusión (edad, género, individuo o grupo), considerando así a cualquier individuo o grupo que presente la *intención espontánea*<sup>11</sup> de cruzar. De esta forma, la intención de cruzar fue definida de la siguiente manera: a) el peatón debe tener su cuerpo orientado hacia el cruce de peatones; b) al menos un peatón (si se trata de un grupo) debe prestar atención a al tránsito vehicular (mirada hacia la calzada) y no estar enfocado en otros elementos (por ejemplo: ver el celular, hablar con otra(s) persona(s), viendo en otra dirección que no sea

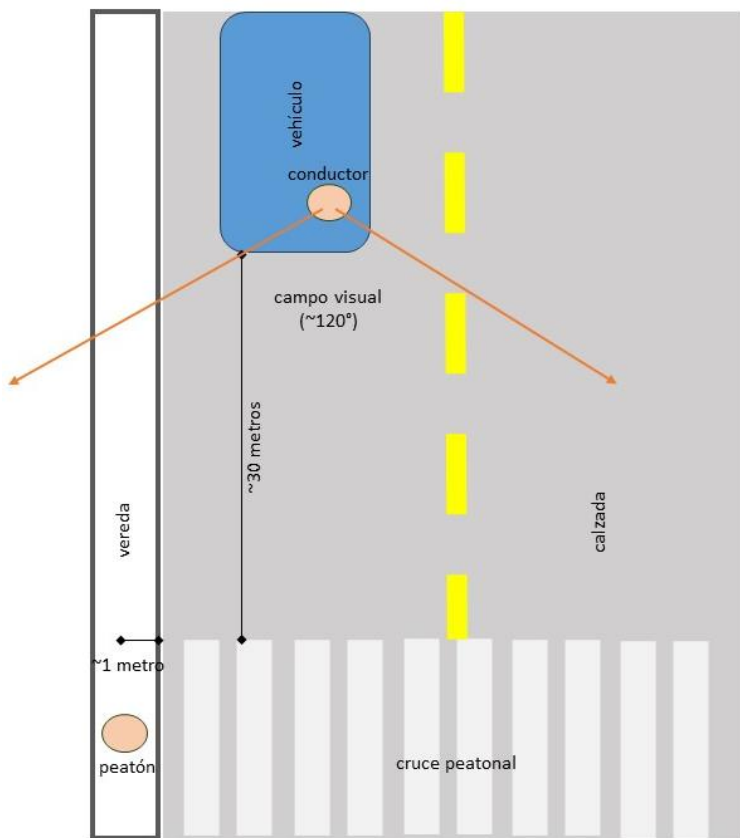
---

<sup>11</sup> El presente estudio no utilizó confederados para obtener observaciones. Por ende, cada observación refleja el comportamiento natural en contexto cotidiano.

a la calzada, entre otros); y d) como indica la ley de tránsito, el peatón no debe bajar repentinamente a la calzada.

**Figura 4:**

Unidad de análisis diada peatón-conductor



**Crédito: elaboración propia.**

Con relación a los vehículos a incluir en la unidad de análisis, se tomaron en consideración los automóviles y camionetas particulares. En vista de que este estudio pretende evaluar la procedencia del vehículo como indicativo de clase social (Usunier, 1994; cf. Piff et al., 2012), y en vista de la naturaleza espontánea de

las interacciones observadas<sup>12</sup>, se decidió no considerar como parte de la muestra vehículos del transporte público y camiones de empresa, puesto que establecer la relación indagada.

La unidad de análisis se delimitó por una distancia aproximada de 30 metros a partir del paso peatonal para definir el campo de visión de los conductores y la capacidad efectiva de reducción de velocidad<sup>13</sup> así asegurar que el peatón aparezca en su campo de visión y se posea tiempo suficiente para concretar el frenado. Se procuró que no hubiera vehículos estacionados u otros objetos que obstaculicen la visión hacia el borde de la calzada. Si este fuera el caso, solo se tomó en consideración los peatones que cruzaron por el lado con visibilidad apropiada.

### Variables

Las variables que se consideraron para el análisis de esta investigación y que fueron registradas en las sesiones de observación fueron las siguientes:

**Tabla 1**  
Variables registradas y su descripción

Nombre de la variable	Descripción
<b>Cede Paso</b>	Variable <b>dependiente</b> , dicotómica, siendo "1" vehículo se detiene y cede el paso al peatón, y "0" si el vehículo no detiene su marcha, no cediendo el paso.
<b>Género Peatón</b>	Variable categórica donde "M" corresponde a género observable masculino y "F" corresponde a género observable femenino.
<b>Marca del Vehículo</b>	Variable categórica, diferentes marcas de vehículo particular. Posteriormente fueron clasificadas según

<sup>12</sup> A diferencia del trabajo de Piff y colaboradores (2012) que utilizaron confederados, pudiendo con ello "seleccionar" el vehículo para establecer la diada peatón-conductor.

<sup>13</sup> Para dicha estimación se considera la información disponible en la web de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Chile), distancia de frenado, 50 km/h, asfalto seco (<https://www.mtt.cl/seguridad-vial-velocidad-y-distancia.html>)

	procedencia de marca (Japón, China, Corea, EE.UU. o Europa).
<b>Individual o Grupal</b>	Variable categórica. Se consideró como "Grupal" cuando más de una persona se encontraban en el paso de peatones con intención de cruzar (independientemente si las personas iban juntas o si se encontraron de forma espontánea en ese punto).
<b>Rango etario peatón</b>	Variable categórica, refiere a la edad observable aproximada del peatón con intención de cruce: "joven (J)"; "adulto (A)"; "persona mayor (PM)". En el caso de grupos de peatones, se consideró a la primera persona en llegar al límite de la calzada. Si se trataba de un adulto y joven, se registró "adulto".

Las variables de "género", "individual o grupal", así como "rango etario" se basan preferentemente en los estudios de Araujo (2016, 2019) acerca de desigualdades interaccionales y la variable de procedencia de la "marca" del vehículo en el estudio de Piff y colegas (2012) sobre clase social y comportamiento no ético.

### Aproximación analítica

Una vez obtenidos los datos, se procedió a agruparlos y digitalizarlos<sup>14</sup> como archivo .xlsx (Excel) para luego transformarlos a *dataframe* en software R<sup>15</sup> (versión 4.2.3, interfase *RStudio*) y realizar análisis estadístico, especialmente regresión logística multinomial (comando *glm()*, véase Dunn & Smyth, 2018) como variable dependiente "Cede Paso". Lo anterior con el objetivo de evaluar la relación explicativa entre dicha variable y las demás descritas en la Tabla 1. Además, se realizó análisis de estadísticos descriptivos (véase Tablas 2 a 6 en sección Resultados a continuación), con el propósito de indagar de manera preliminar la frecuencia de los datos obtenidos.

<sup>14</sup> Registro original realizado en papel.

<sup>15</sup> Los datos que respaldan los hallazgos de este estudio están disponibles previa solicitud (autor de contacto).

Con respecto a la evaluación de supuestos de los modelos, se siguieron las sugerencias de Dunn y Smyth (2018, capítulo 8), especialmente respecto a distribución, residuos, *outliers* y observaciones influyentes. Posteriormente, en vista de optimizar la utilización de los datos disponibles, se realizó una construcción de modelos con todas las variables disponibles especificando por pasos (*stepwise*) con eliminación retroactiva (*backward elimination*). Una vez obtenidos los modelos (especificados en tabla 7, sección Resultados) se realizó su evaluación por medio de comando `step()` el que realiza una evaluación automatizada de modelos mediante un algoritmo paso a paso basado en los valores AIC (Dunn & Smyth, 2018).

Asimismo, se realiza evaluación de modelos mediante comando `compare_performance()` del paquete **performance** de R (Anderson & Burnham, 2002), el que calcula índices de rendimiento (*performance*) para diferentes modelos especificados a la vez permitiendo la comparación de índices entre modelos y su clasificación escalonada. La utilización de ambas aproximaciones (comparación de rendimiento y selección automática de variables), se fundamenta en la necesidad de realizar chequeo cruzado de posibles problemas de especificación.

## Resultados

En primer lugar, entre los resultados obtenidos, destacó una tendencia general en los datos a que los conductores no cedieran el paso en los cruces peatonales observados (63,7%). En contraste, en un 36,3% ocurrió el evento de ceder el paso a los peatones y por ende, obedecer la norma prescriptiva imperante.

Al analizar la tendencia de los conductores a ceder el paso según el género observado del peatón (Tabla 2), se encontró que al 38% de peatones "femenino" se les cedió el paso, mientras que este porcentaje fue del 35% para los peatones "masculino". Esto sugiere que no aparentemente no existe una preferencia clara hacia uno u otro género en lo que respecta al acto de ceder el paso y aun cuando se condice levemente con lo encontrado en estudios anteriores (Zafri et al., 2022).

**Tabla 2**

Frecuencia de eventos de ceder paso según género observado del peatón

	Género Peatón				TOTAL
	CEDE		NO CEDE		
Femenino	60	38%	98	62%	158
Masculino	54	35%	102	65%	156
TOTAL	114	36.3%	200	63.7%	314

En relación con la distribución de la variable dependiente por rangos etarios (Tabla 3), se observó que a peatones “jóvenes” y “adultos” se les cedió el paso en un 32% y 37% correspondientemente, mientras que a “personas mayores” en un 35%. Este hallazgo, en consonancia con lo descrito para género observado sugiere que no se muestra una preferencia para cederle el paso hacia un determinado rango etario. Estos hallazgos, tomados en conjunto, vienen al mismo tiempo a fortalecer y complejizar lo propuesto por Araujo (2016, p. 31) en relación a las desigualdades interaccionales. En tanto, se confirma la tendencia a ejercer el poder en circunstancias ventajosas, sin embargo, en vista de las características de la situación estudiada —bajo la condición de marcada asimetría de poder circunstancial— no existirían grandes diferencias respecto a género o rango etario, lo que es también corroborado en el análisis de regresión logística (véase Tabla 7, más abajo).

**Tabla 3**

Frecuencia de eventos de ceder paso según rango etario observado del peatón

	Rango etario				TOTAL
	CEDE		NO CEDE		
Joven	9	32%	19	68%	28
Adulta	88	37%	149	63%	237
Pers. Mayor	17	35%	32	65%	49
TOTAL	114	36.3%	200	63.7%	314

En términos de la variable “individual” o “grupal”, se encontró que en un 37% de las observaciones se cedió el paso a peatones



individuales, mientras que un 35% de las veces se cedió el paso a un grupo de peatones. Este hallazgo sugiere ciertas diferencias con la evidencia revisada previamente (Zafri et al., 2022).

**Tabla 4**

Frecuencia de eventos de ceder paso según peatón individual o grupo de peatones

	<b>Individual o Grupal</b>				
	<b>CEDE</b>		<b>NO CEDE</b>		<b>TOTAL</b>
Individual	76	37%	129	63%	205
Grupo	38	35%	71	65%	109
TOTAL	114	36.3%	200	63.7%	314

Por otro lado, al observar la relación entre región de procedencia de vehículo como indicador de estatus social (Usunier, 1994) se encontró en este caso que el comportamiento de ceder el paso varió moderadamente más según la procedencia de la marca del vehículo. Específicamente, se cedió el paso en el 3% de los eventos protagonizados por autos de procedencia China, en el 39% de los autos de marcas japonesas y el 37% de coreanas. En contraste, solo en el 30% de las observaciones los autos de marcas estadounidenses y 26% de europeas se ajustaron a la norma prescriptiva. Estos porcentajes ofrecen una perspectiva general de las tendencias identificadas durante el estudio, las que son ratificadas (especialmente la categoría "EE.UU") en los modelos de regresión (Tabla 7).

**Tabla 5**

Frecuencia de eventos de ceder paso según país de origen de la marca del vehículo

	<b>Procedencia de la marca del vehículo</b>				
	<b>CEDE</b>		<b>NO CEDE</b>		<b>TOTAL</b>
China	23	43%	31	57%	54
Japón	41	39%	64	61%	105
Corea del Sur	26	37%	44	63%	70
Estados Unidos	14	30%	32	70%	46
Europa	10	26%	29	74%	39
TOTAL	114	36.3%	200	63.7%	314

Finalmente, se buscó también determinar si existía relación entre las variables “femenino” y “masculino” y las variables de rango etario, no encontrando diferencias descriptivamente diferentes entre estas, oscilando todas entre el 61% al 75% en la categoría de “no cede”.

**Tabla 6**

Frecuencia de conductores que cedieron o no el paso según género y rango etario

<b>Género Peatón x Rango etario</b>					
	<b>CEDE</b>		<b>NO CEDE</b>		<b>TOTAL</b>
Femenino-Joven	1	25%	3	75%	4
Femenino-Adulta	47	39%	75	61%	122
Femenino-Pers. Mayor	12	38%	20	63%	32
Masculino-Joven	8	33%	16	67%	24
Masculino-Adulto	41	36%	74	64%	115
Masculino-Pers. Mayor	5	29%	12	71%	17
TOTAL	114	36.3%	78	24.8%	314

Posteriormente, una vez analizados los resultados en términos descriptivos, se llevó a cabo un análisis de regresión logística para modelar la relación entre la variable dependiente (“cede paso”) y las demás variables descritas previamente, con el fin de corroborar las relaciones observadas descriptivamente e intentar predecir la ocurrencia del fenómeno representado en este estudio.

En vista de optimizar la utilización de los datos disponibles, se realizó una construcción de modelos con todas las variables disponibles especificando por pasos<sup>16</sup> con eliminación retroactiva<sup>17</sup>. A continuación basado en los valores AIC (Dunn & Smyth, 2018) se realizó evaluación de modelos por medio de comando step() y comando compare\_performance(). Aun cuando en vista del tamaño de la muestra ( $n = 314$ ), moderadamente pequeño<sup>18</sup>, se

<sup>16</sup> “stepwise regression”.

<sup>17</sup> “backward elimination”.

<sup>18</sup> Siguiendo a Alderete (2006) podemos afirmar que las observaciones utilizadas para nuestro análisis resultan suficientes para un análisis exploratorio. Sin embargo, en vista de indagar robustez, se realiza una extensión de la base de datos por

puede esperar que los resultados no sean satisfactorios, se encuentra que los modelos 5, 6 y 4 respectivamente, aparecen con mejores resultados<sup>19</sup>. Sin embargo, cabe destacar que los valores de pseudoR<sup>2</sup> (Tjur R<sup>2</sup>), reportados corresponden a 0.001, 0.12 y 0.014 respectivamente, evidenciando la escasez de poder explicativo de los modelos, no importando su especificación<sup>20</sup>. Estos resultados pueden sugerir problemas de especificación, en términos de encontrar otras variables que logren explicar las tendencias, aun cuando teóricamente consideramos que más bien apuntan a una incapacidad de alcanzar especificidad explicativa. Los resultados de dicho análisis son descritos en la Tabla 7 a continuación.

---

medio de *bootstrapping* (10x), encontrando resultados similares, sobre todo en la significatividad de variable procedencia marca "europa".

<sup>19</sup> Resultados de test de performance no mostrados.

<sup>20</sup> Análisis con árboles de inferencia condicional (*Conditional Inference Trees*) por medio de comando *ctree* (paquete *party*, Hothorn & Zeileis, 2015), propuestos como mejores para determinar el efecto real de un predictor, confirman la indeterminación de los predictores.

**Tabla 7**  
Modelos de regresión logística

	Variable dependiente:						
	"cede paso"						
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Peatón: Masculino	-0.142 (0.272)	-0.159 (0.245)	-0.173 (0.239)	-0.167 (0.237)	-0.145 (0.235)		
Vehículo: Europa	-0.809* (0.464)	-0.765* (0.460)	-0.764* (0.460)	-0.771* (0.459)		-0.766* (0.458)	
Vehículo: Japón	-0.188 (0.347)	-0.149 (0.341)	-0.141 (0.341)	-0.142 (0.341)		-0.147 (0.340)	
Vehículo: Corea	-0.268 (0.376)	-0.231 (0.372)	-0.215 (0.371)	-0.218 (0.371)		-0.228 (0.370)	
Vehículo: EE. UU.	-0.557 (0.428)	-0.535 (0.426)	-0.526 (0.425)	-0.537 (0.423)		-0.528 (0.422)	
Peatón: Individual	0.104 (0.260)	0.062 (0.254)	0.061 (0.253)				
Grupo etario: Joven	-0.845 (1.197)	-0.184 (0.440)					-0.221 (0.426)
Grupo etario: Pers. Mayor	0.023 (0.420)	-0.103 (0.334)					-0.106 (0.329)
Peatón: Masculino*Grupo etario: Joven	0.755 (1.291)						
Peatón: Masculino*Grupo etario: Persona Mayor	-0.367 (0.722)						
Constante	-0.233 (0.366)	-0.227 (0.351)	-0.258 (0.341)	-0.219 (0.298)	- 0.491*** (0.164)	-0.298 (0.275)	- 0.527*** (0.134)
Observaciones	314	314	314	314	314	314	314
Log Likelihood	-202.986	-203.323	-203.447	-203.476	-205.528	-203.724	-205.550
Akaike Inf. Crit.	427.972	424.647	420.894	418.952	415.055	417.449	417.100

Nota: \*p<0.1; \*\*p<0.05; \*\*\*p<0.01; errores estándar entre paréntesis

Con respecto a la evaluación de supuestos de los modelos, se siguieron las sugerencias de Dunn y Smyth (2018, capítulo 8), se evalúa distribución, residuos, *outliers* y observaciones influyentes. Análisis que no logra distinguir problemas de consideración en vista de las características y alcances del presente estudio.

En esta misma línea, como es posible de observar, gran parte de las estimaciones resultaron no significativas, indicando el patrón observado en nuestro análisis descriptivo en tanto, las variables observadas no discriminan adecuadamente el resultado de la variable dependiente. Exceptuando los coeficientes que predicen la ocurrencia de ceder el paso cuando el origen de procedencia de la marca del vehículo procede de Europa,. Estos coeficientes, nos indican que, en relación con la categoría de referencia (marca de procedencia "China"), el que un vehículo tenga por procedencia de marca europea, va a tender a disminuir las chances de ceder el paso. Tendencia que también implica una menor probabilidad *ceteris paribus*, de ceder el paso. En el caso de las marcas de procedencia estadounidense, no se lograron valores p que alcanzaran el umbral de corte de  $p < 0.1$ . Sin embargo, en la exploración por medio de *bootstrapping* sí aparecen modelos con coeficientes de dicha variable significativos ( $p < 0.1$ ). Lo que nos hace pensar que podría resultar en otra variable con algún poder discriminatorio en una muestra más extensa.

En esta línea, en una revisión de los tres modelos de vehículos más vendidos en Chile el año 2023 en los segmentos "vehículo de pasajeros", "SUV" y "camionetas" ofrecido por la Asociación Nacional Automotriz de Chile y sus respectivos precios de mercado de dicho período, encontramos que tanto los de marca de procedencia europea y estadounidense (promedios de los modelos superiores a 20 millones de pesos). En su conjunto, si consideramos la tendencia de precios y elección del mercado automotriz chileno, podemos afirmar de que estos resultados se alinean con los hallazgos de Piff y sus colegas (2012), cuando afirman que una clase social más alta tiende a predecir un mayor comportamiento poco ético, en este caso, no ceder el paso.

Por otro lado, los modelos 1 y 7 que buscan posibles interacciones entre las variables de género y grupo etario como posibles tendencias explicativas tampoco resultaron estadísticamente significativas, sosteniendo con ello la fuerza explicativa de la noción de asimetría de poder circunstancial.

En síntesis, podemos afirmar de acuerdo con nuestros resultados, que, exceptuando la categoría de marca de procedencia (europea), las variables estudiadas no logran discriminar predictivamente las chances de que se cumpla la norma prescriptiva (ceder el paso a peatones). En otras palabras, la propensión encontrada nos sugiere que no importan las características del peatón: su género, edad aparente o si este intenta cruzar de manera individual o en grupo, la tendencia será a que no se respete su derecho preferente de paso (norma descriptiva) en pasos para peatones no regulados (norma prescriptiva).

### **Discusión: Poder, normas y su potencial relación con la (des)confianza interpersonal y las (des)igualdades interaccionales**

La constante reafirmación de la expectativa de discordancia entre normas prescriptivas y normas descriptivas, especulamos, puede contribuir con la disminución de la confianza interpersonal. Desde la psicología, Rotter (1980) define la confianza interpersonal como el conjunto de expectativas que posee una persona y que apunta a la confianza que se deposita en los otros, en el sentido de si resulta factible fiarse de lo que nos dicen las otras personas, pudiendo referirse a las palabras, promesas o afirmaciones verbales o escritas de otro individuo o grupo. La confianza interpersonal posee un rol primordial en el desarrollo y funcionamiento de las interacciones interpersonales y, por lo tanto, es fundamental para toda la ciencia psicológica (Rotenberg, 2019).

Por su parte, para otras ciencias sociales, la noción de confianza interpersonal resulta también fundamental. Uslaner (2002, p. 24) afirma que quiénes confían en los demás "son los defensores más firmes de las normas fundamentales que contribuyen a una

sociedad civil cooperativa". Entre las formas de confianza interpersonal, sin embargo, Uslaner distingue una forma de confianza denominada "confianza social generalizada" o en otras palabras, una suerte de "fe en la humanidad" (Andersen & Fetner, 2008). La confianza social generalizada se relaciona socioculturalmente con el desarrollo de la tolerancia y el compromiso cívico. Sin embargo, como señala Uslaner y colaboradores (2002; Uslaner & Brown, 2005) esta confianza se ve severamente afectada en contextos de desigualdad. En el caso de Chile, los datos del Banco Mundial<sup>21</sup>, reflejan una marcada tendencia hacia altos niveles de desigualdad de ingresos, evidenciada por su índice GINI..

De este modo, consecuente con lo propuesto por Uslaner, según la última encuesta Latinobarómetro (2023a) informa que solo un 16% de las chilenas y chilenos afirma que se puede confiar en la mayoría de las personas, conformando una tendencia relativamente estable por más de veinte años (Corporación Latinobarómetro, 2023a)<sup>22</sup>. Si bien esta cifra sitúa a Chile entre los países latinoamericanos en que más confían sus ciudadanos y ciudadanas las unas a las otras, si en términos de confianza social se compara a Chile con el resto del mundo, los resultados siguen mostrando un marcado contraste frente a países desarrollados (Padilla, 2018). De este modo, siguiendo la perspectiva de Uslaner, se vislumbra preliminarmente que chilenas y chilenos tenderían a su vez a tener dificultades para "defender" las normas especialmente, las que "contribuyen a una sociedad civil cooperativa", es decir las normas que conducen a comportamientos prosociales (Fetchenhauer & Wittek, 2006).

Esto nos lleva a concebir, en línea con la literatura sobre normas sociales y los resultados de nuestra investigación, que al hablar de "normas" estas pueden adquirir un significado no necesariamente

---

<sup>21</sup> Revisado en diciembre 2023: <https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.GINI>

<sup>22</sup> Respecto a este punto y relacionado con lo propuesto en este artículo, en su último informe (2023b, p. 14), se encuentra una lamentable afirmación: "En sociedades donde la confianza interpersonal es casi inexistente, en la región más desconfiada del planeta, las personas no buscan la interacción con otros, sino más bien la protección de otros".

alineado con una "sociedad cooperativa" como indicaba Uslaner, sino por el contrario, es posible hablar de conductas normativas que vayan en contra del bienestar común (Bicchieri et al., 2018; Bicchieri & Xiao, 2009; Cialdini et al., 1991; Sherif, 1936; Tankard & Paluck, 2016). Si bien, como afirman Tankard y Paluck (2016) la percepción de las normas sociales puede ser considerada como un promotor para el cambio social, resulta también apreciable que dichas normas deben poseer un carácter de índole prosocial en vista de ser beneficiosas para la comunidad de la que intentan formar parte.

Como ya definimos, las normas sociales corresponden a "estándares de comportamiento comúnmente conocidos, que se basan en puntos de vista ampliamente compartidos sobre cómo los miembros individuales de un grupo deben comportarse en una situación dada" (Fehr & Schurtenberger, 2018, p. 458). A partir de esta definición, comprendemos "norma social" como una categoría formal a la que pertenecen también manifestaciones normativas "concretas", como una conducta normativa o una regla o una ley manifiesta. Se abre entonces la interpretación de que la norma social (descriptiva), el "estándar de comportamiento" en contraposición a la norma prescriptiva (la ley), puede perfectamente constituirse como transgresora de la cooperación y el bienestar compartido, coadyuvando a disminuir los niveles de confianza interpersonal y al mismo tiempo, mermando valores prosociales compartidos relevantes para el lazo social, entre los que destaca la percepción de igualdad.

Según Araujo (2016), la igualdad es un principio que modela o pretende modelar en la práctica, las lógicas que ordenan las relaciones sociales y por ende, dicho principio orientaría a las personas a tomar las acciones más adecuadas para el bien común. Tradicionalmente, la igualdad se ha definido como igualdad en la distribución de recursos (igualdad económica) o la comparación con otros ante la ley (igualdad jurídica). Sin embargo, Araujo propone una tercera dimensión para observar la (des)igualdad, la que centra su atención en la cualidad igualitaria del lazo social. La igualdad existe en la medida en que todos reciban el mismo trato en las interacciones cotidianas, de modo



tal que la calidad y carácter que toman las interacciones con otros son centrales para el fortalecimiento y mantenimiento del lazo social. O en palabras de la autora (Araujo, 2016, p. 2): “la cuestión de las desigualdades no puede entenderse sin prestar atención a los contenidos cambiantes que toma la igualdad en una sociedad, en la medida en que opera de manera concreta en ella”, por tanto, para comprender las desigualdades y sus consecuencias, es preciso indagar y preguntarse por “el significado concreto” y como éste se relaciona, articulan y aglutina con el “principio normativo abstracto” de igualdad.

Somos todos iguales en la medida en que recibimos el mismo trato en las interacciones cotidianas, independientemente de la posición social, los signos de distinción que podamos movilizar o la relación al poder que podamos ostentar. En breve, la igualdad en el lazo social se mide por el grado en que el principio normativo de la igualdad ha permeado las prácticas interactivas de una sociedad (Araujo, 2016, p. 5).

Cuando un conductor decide respetar el derecho preferente de paso a un peatón en el paso peatonal, es plausible afirmar que dicho peatón va a tender a distinguir el carácter de igualdad en el trato. Igualmente, es plausible afirmar que su confianza interpersonal, al menos circunstancialmente, también se ve fortalecida. En cambio, cuando el conductor del vehículo pese aun cuando advierta al peatón esperando para cruzar, decide no detenerse, recrearía una situación de desigualdad interaccional fortaleciendo a su vez una “conciencia elevada de abuso potencial” (Araujo, 2016, p. 24), contribuyendo finalmente, en virtud del paso del tiempo, a disminuir la confianza interpersonal. Asimismo, el peatón al verse afectado por esta experiencia de trato injusto, no igualitario y definirá la dirección de su juicio y conducta futura, pudiendo buscar alternativas conductuales para la consecución de su objetivo, por ejemplo, cruzar en lugares no habilitados (Pérez López, 2015).

En este sentido, siguiendo nuevamente a Lewin (1936, p. 19) si una ley no produce los efectos buscados, es decir, volver predominante el derecho de quién se encuentra en una situación

de asimetría de poder circunstancial, teóricamente, puede ser considerada incluso como “no real”. Es decir, como ausente del espacio vital de las personas en sus interacciones cotidianas.

## **Conclusiones**

En vista de los resultados de este estudio, se abren áreas que merecen una investigación más detallada en futuras investigaciones. Por una parte, se pueden mejorar algunos aspectos de la metodología utilizada en esta investigación. Por ejemplo, sería interesante incluir más variables que pudiesen influir significativamente en el comportamiento vial. Considerar factores como el modelo específico del automóvil, que proporciona una medida más concreta del costo económico del vehículo (Piff et al., 2012), y examinar más detalladamente las características del conductor (Yang et al., 2020). Asimismo, futuras investigaciones podrían incluir también la comparación entre vehículos particulares y transporte público (Wang et al., 2021). Por otro lado, la descripción densa de la experiencia peatonal al establecer la diada con el conductor y su vehículo en tanto *self* extendido (Gallagher, 2013; Gallagher & Daly, 2018), podría profundizar la comprensión de cómo afecta fenomenológicamente la experiencia de asimetría de poder circunstancial, así como evaluar sus posibles consecuencias, por ejemplo, en relación con la desconfianza interpersonal (Rotter, 1980; Uslaner, 2002), percepción de desigualdades interaccionales (Araujo, 2016) u otras experiencias relacionadas. Por otra parte, resultaría interesante estudiar asimetrías de poder circunstancial en otras interacciones sociales cotidianas. Explorar estas instancias adicionales permitiría una comprensión más completa de cómo la asimetría de poder influye en diversas interacciones sociales.

En términos estadísticos, en vista de que los resultados sugieren problemas de especificación, resultaría conveniente encontrar otras variables que logren explicar (o desconfirmar) las tendencias descritas (por ejemplo, locación socioespacial, diseño urbano o una distinción más precisa de cada vehículo), aun cuando mantenemos que teóricamente los hallazgos apuntan más bien a la dificultad de alcanzar especificidad explicativa debido a

características socioculturales del contexto chileno (por ejemplo, desigualdad estructural). Sin embargo, considerando que el estudio exploratorio por medio de *bootstrapping* arrojó algunas luces promisorias, sería conveniente realizar futuros estudios con muestras más grandes.<sup>23</sup> De esta manera, una muestra más grande podría abarcar distintos puntos de la ciudad estratégicamente georreferenciados de manera variable (por ejemplo, suburbio, centro, área por estrato social) e incluso considerando diferentes ciudades.<sup>24</sup> Expandir geográficamente el alcance de este tipo de estudios podría revelar variaciones regionales en las prácticas de tráfico y permitir una comprensión más amplia de cómo las dinámicas de poder pueden manifestarse en diversos contextos culturales, urbanos e incluso nacionales.

La confianza en el cumplimiento de leyes y normas resulta fundamental para fomentar un ambiente seguro y cooperativo en las interacciones sociales. Sin embargo, cuando los "estándares de comportamiento comúnmente conocidos" y anticipados contradicen las normativas prescriptivas establecidas, la confianza en la conducta prosocial de las demás personas puede resultar progresivamente deteriorada. Esta disminución de la confianza puede conllevar consecuencias concretas directas en la calidad de la convivencia y la seguridad vial, ya que peatones y conductores pueden volverse menos propensos a cumplir con normativas prosociales, creando así un ciclo que perpetúa comportamientos inconvenientes. La observancia de las normas sociales y la soslayada importancia de la acción de los demás subraya la necesidad de abordar estas problemáticas para fortalecer recursivamente la cohesión social y la convivencia cotidiana.

---

<sup>23</sup> Puesto que se conoce que realizar regresión logística en estudios con tamaños de muestra pequeños a moderados sobreestima los *odds ratios*, lo que puede conducir a una interpretación errónea de los resultados (Nemes et al., 2009).

<sup>24</sup> Lo que abre nuevas posibilidades analíticas como técnicas de regresión multinivel (Hox, 2010), por ejemplo.

## Agradecimientos

Agradecemos al Prof. Rodrigo Vergara por sus valiosos comentarios al borrador de este manuscrito. Asimismo, extendemos nuestro sincero agradecimiento a los revisores anónimos por sus observaciones certeras y constructivas, las que enriquecieron significativamente la presentación de nuestros resultados.

## Referencias Bibliográficas

- Alderete, A. M. (2006). Fundamentos del Análisis de Regresión Logística en la Investigación Psicológica. *Revista Evaluar*, 6(1), 52–67. <https://doi.org/10.35670/1667-4545.v6.n1.534>
- Allport, G. W. (1935). Attitudes. En *A Handbook of Social Psychology*. (pp. 798–844). Clark University Press.
- Allport, G. W. (1954). *The nature of prejudice*. Cambridge, Mass. <https://archive.org/details/natureofprejudic00allp/page/n7/mode/2up>
- Andersen, R., & Fetner, T. (2008). Economic Inequality and Intolerance: Attitudes toward Homosexuality in 35 Democracies. *American Journal of Political Science*, 52(4), 942–958. <https://doi.org/10.1111/j.1540-5907.2008.00352.x>
- Anderson, D., & Burnham, K. (2002). *Model selection and multi-model inference: A practical information-theoretic approach* (2nd ed.). Springer-Verlag.
- Araujo, K. (2016). La calle y las desigualdades interaccionales. *PNUD-Desigualdades*, 6.
- Araujo, K. (2019). La percepción de las desigualdades: Interacciones sociales y procesos sociohistóricos. El caso de Chile. *Desacatos. Revista de Ciencias Sociales*, 59. <https://doi.org/10.29340/59.2047>
- Barone, G., & Mocetti, S. (2015). Inequality and trust: New evidence from panel data. *Economic Inquiry*, 54(2), 794–809. <https://doi.org/10.1111/ecin.12309>
- Bicchieri, C., Muldoon, R., & Sontuoso, A. (2018). Social Norms. En E. N. Zalta (Ed.), *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Winter 2018). Metaphysics Research Lab, Stanford University.

- <https://plato.stanford.edu/archives/win2018/entries/social-norms/>
- Bicchieri, C., & Xiao, E. (2009). Do the right thing: But only if others do so. *Journal of Behavioral Decision Making*, 22(2), 191–208. <https://doi.org/10.1002/bdm.621>
- Bierhoff, H. W. (2002). *Prosocial behaviour*. Psychology Press.
- Blumer, H. (2005). Society as Symbolic Interaction. En S. P. Hier (Ed.), *Contemporary sociological thought: Themes and theories*. (pp. 91–100). Canadian Scholars' Press.
- Brandt Mark J., Wetherell Geoffrey, & Henry P. J. (2014). Changes in Income Predict Change in Social Trust: A Longitudinal Analysis. *Political Psychology*, 36(6), 761–768. <https://doi.org/10.1111/pops.12228>
- Burnes, B., & Cooke, B. (2013). Kurt Lewin's Field Theory: A Review and Re-evaluation. *International Journal of Management Reviews*, 15(4), 408–425. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2370.2012.00348.x>
- Castro-Sánchez, Laura-Elena, & Delgado-Ramos, G.-C. (2022). Representaciones sociales de la movilidad cotidiana: Una aproximación desde la sostenibilidad. *Letras Verdes, Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*, 167–200.
- Cialdini, R. B. (2007). Descriptive Social Norms as Underappreciated Sources of Social Control. *Psychometrika*, 72(2), 263–268. <https://doi.org/10.1007/s11336-006-1560-6>
- Cialdini, R. B., Kallgren, C. A., & Reno, R. R. (1991). A Focus Theory of Normative Conduct: A Theoretical Refinement and Reevaluation of the Role of Norms in Human Behavior. En M. P. Zanna (Ed.), *Advances in Experimental Social Psychology* (Vol. 24, pp. 201–234). Academic Press. [https://doi.org/10.1016/S0065-2601\(08\)60330-5](https://doi.org/10.1016/S0065-2601(08)60330-5)
- Clark, M. S., Boothby, E., Clark-Polner, E., & Reis, H. T. (2015). Understanding Prosocial Behavior Requires Understanding Relational Context. En D. A. Schroeder & W. G. Graziano (Eds.), *The Oxford Handbook of Prosocial Behavior* (p. 0). Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780195399813.013.37>
- Consejo de Cohesión Social. (2020). *Informe final Consejo Asesor para la Cohesión Social: Diagnóstico para una aproximación a la Cohesión Social en Chile y recomendaciones para*

- fortalecer el aporte de la política social. Ministerio de Desarrollo Social y Familia.
- Corporación Latinobarómetro. (2023a). *Análisis online*. <https://www.latinobarometro.org/latOnline.jsp>
- Corporación Latinobarómetro. (2023b). *Informe 2023*. Corporación Latinobarómetro. <https://www.latinobarometro.org/latContents.jsp>
- Cucinotta, D., & Vanelli, M. (2020). WHO Declares COVID-19 a Pandemic. *Acta bio-medica: Atenei Parmensis*, 91(1), 157–160. <https://doi.org/10.23750/abm.v91i1.9397>
- Dunn, P. K., & Smyth, G. K. (2018). *Generalized Linear Models With Examples in R*. Springer New York. [https://doi.org/10.1007/978-1-4419-0118-7\\_5](https://doi.org/10.1007/978-1-4419-0118-7_5)
- Durán Palacio, N. M., & Moreno Carmona, N. D. (2016). Personalidad e infracciones frecuentes de normas de tránsito. *Diversitas: Perspectivas en psicología*, 12(1), 123–136.
- Fehr, E., & Schurtenberger, I. (2018). Normative foundations of human cooperation. *Nature Human Behaviour*, 2(7), 458–468. <https://doi.org/10.1038/s41562-018-0385-5>
- Fetchenhauer, D., & Wittek, R. (2006). Solidarity in the Absence of External Sanctions: A Cross-Cultural Study of Educational Goals and Fair-Share Behavior. En D. Fetchenhauer, A. Flache, B. Buunk, & S. Lindenberg (Eds.), *Solidarity and Prosocial Behavior: An Integration of Sociological and Psychological Perspectives* (pp. 191–206). Springer US. [https://doi.org/10.1007/0-387-28032-4\\_12](https://doi.org/10.1007/0-387-28032-4_12)
- FIJA TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO DE LA LEY DE TRÁNSITO, DFL1 (2009). <https://bcn.cl/3fjdd>
- Gallagher, S. (2013). A Pattern Theory of Self. *Frontiers in Human Neuroscience*, 7, 443. <https://doi.org/10.3389/fnhum.2013.00443>
- Gallagher, S., & Daly, A. (2018). Dynamical Relations in the Self-Pattern. *Frontiers in Psychology*, 9, 664. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2018.00664>
- Gallego, A. (2016). Inequality and the erosion of trust among the poor: Experimental evidence. *Socio-Economic Review*, 14(3), 443–460. <https://doi.org/10.1093/ser/mww010>
- Ge, Y., Liu, X., Shen, B., & Qu, W. (2022). Does a prosocial attitude reduce risky driving behaviour under time pressure?

- Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 84, 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.11.018>
- Gross, J., & Vostroknutov, A. (2022). Why do people follow social norms? *Current Opinion in Psychology*, 44, 1–6. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2021.08.016>
- Hamamura, T. (2011). Social Class Predicts Generalized Trust But Only in Wealthy Societies. *Journal of Cross-Cultural Psychology*, 43(3), 498–509. <https://doi.org/10.1177/0022022111399649>
- Horne, C., & Mollborn, S. (2020). Norms: An Integrated Framework. *Annual Review of Sociology*, 46(1), 467–487. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-121919-054658>
- Hothorn, T., & Zeileis, A. (2015). partykit: A modular toolkit for recursive partytioning in R. *The Journal of Machine Learning Research*, 16(1), 3905–3909.
- Hox, J. J. (2010). *Multilevel Analysis: Techniques and Applications* (2nd ed.). Routledge.
- James, W. (1890). *The principles of psychology*. Holt. <https://archive.org/details/theprinciplesofp01jameuoft>
- Kaye, S.-A., Rodwell, D., Watson-Brown, N., Rose, C., & Buckley, L. (2022). Road users' engagement in prosocial and altruistic behaviors: A systematic review. *Journal of Safety Research*, 82, 342–351. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.06.010>
- Lewin, K. (1936). *Principles of topological psychology*. (pp. xv, 238). McGraw-Hill. <https://doi.org/10.1037/10019-000>
- Lo Presti, P. (2016). An ecological approach to normativity. *Adaptive Behavior*, 24(1), 3–17. <https://doi.org/10.1177/1059712315622976>
- Lo Presti, P. (2019). Conceptual Confusions and Causal Dynamics. *Phenomenology and Mind*, 17, 32–43.
- Martín-Baró, I. (1989). *Sistema, grupo y poder*. UCA Editores. <https://books.google.cl/books?id=HZYOPwAACAAJ>
- Martín-Baró, I. (1990). La desideologización como aporte de la psicología social al desarrollo de la democracia en Latinoamérica. *Iztapalapa Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 20, 101–108.
- McDonald, R. I., & Crandall, C. S. (2015). Social norms and social influence. *Social behavior*, 3, 147–151. <https://doi.org/10.1016/j.cobeha.2015.04.006>

- Merton, R. K. (1938). Social Structure and Anomie. *American Sociological Review*, 3(5), 672–682. JSTOR. <https://doi.org/10.2307/2084686>
- Merton, R. K. (1968). *Social theory and social structure* (enlarged edition). Free Press.
- Mukherjee, D., & Mitra, S. (2019). A comparative study of safe and unsafe signalized intersections from the view point of pedestrian behavior and perception. *Accident Analysis & Prevention*, 132, 105218. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.06.010>
- Nemes, S., Jonasson, J. M., Genell, A., & Steineck, G. (2009). Bias in odds ratios by logistic regression modelling and sample size. *BMC Medical Research Methodology*, 9(1), 56. <https://doi.org/10.1186/1471-2288-9-56>
- Padilla, D. H. (2018). Chances de confiar en los demás: Factores individuales y contextuales asociados a la confianza social. *TS Cuadernos de Trabajo Social (Santiago. En línea)*, 17, 55–80. <https://www.tscuadernosdetrabajosocial.cl/index.php/TS/article/view/147>
- Padilla, D. H. (2020). (In) seguridad ontológica y confianza social en América Latina: Una aproximación con modelos de ecuaciones estructurales. *Revista Estudiantil Latinoamericana de Ciencias Sociales*, 09(16). <https://doi.org/10.18504/r11609003-2020>
- Pérez López, R. (2015). De la flânerie al tránsito peatonal: La negación del derecho a la ciudad. *Cybergeog: European Journal of Geography*.
- Pérez López, R., & Viramontes Fabela, L. Y. (2021). Más allá de la circulación: La acera como soporte de la vida social urbana. *AUS*, 106–113. <https://doi.org/10.4206/aus.2021.n30-14>
- Piff, P. K., Stancato, D. M., Côté, S., Mendoza-Denton, R., & Keltner, D. (2012). Higher social class predicts increased unethical behavior. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 109(11), 4086–4091. <https://doi.org/10.1073/pnas.1118373109>
- Rasouli, A., Kotseruba, I., & Tsotsos, J. K. (2017). Agreeing to cross: How drivers and pedestrians communicate. *2017 IEEE Intelligent Vehicles Symposium (IV)*, 264–269. <https://doi.org/10.1109/IVS.2017.7995730>
- Rotenberg, K. J. (2019). *The psychology of interpersonal trust: Theory and research*. Routledge.



- Rotter, J. B. (1980). Interpersonal trust, trustworthiness, and gullibility. *American Psychologist*, 35(1), 1–7. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.35.1.1>
- Sherif, M. (1936). *The psychology of social norms*. (pp. xii, 210). Harper.
- Somma, N., & Valenzuela, E. (2015). Las paradojas de la cohesión social en América Latina. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, 61, 43–74.
- Tankard, M. E., & Paluck, E. L. (2016). Norm Perception as a Vehicle for Social Change. *Social Issues and Policy Review*, 10(1), 181–211. <https://doi.org/10.1111/sipr.12022>
- Uslaner, E. M. (2002, septiembre). *The Moral Foundations of Trust*. Symposium "Trust in the Knowledge Society", University of Jyväskylä. [https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm/SSRN\\_ID824504\\_code479962.pdf?abstractid=824504&mirid=1](https://papers.ssrn.com/sol3/Delivery.cfm/SSRN_ID824504_code479962.pdf?abstractid=824504&mirid=1)
- Uslaner, E. M., & Brown, M. (2005). Inequality, Trust, and Civic Engagement. *American Politics Research*, 33(6), 868–894. <https://doi.org/10.1177/1532673X04271903>
- Usunier, J. (1994). Social status and country-of-origin preferences. *Journal of Marketing Management*, 10(8), 765–782. <https://doi.org/10.1080/0267257X.1994.9964320>
- Van der Hulst, M., Rothengatter, T., & Meijman, T. (1998). Strategic adaptations to lack of preview in driving. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 1(1), 59–75.
- Wang, Y., Su, Q., Wang, C., & Prato, C. G. (2021). Investigating yielding behavior of heterogeneous vehicles at a semi-controlled crosswalk. *Accident Analysis & Prevention*, 161, 106381. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106381>
- Wheeler, L. (2008). Kurt Lewin. *Social and Personality Psychology Compass*, 2(4), 1638–1650. <https://doi.org/10.1111/j.1751-9004.2008.00131.x>
- Yang, B., Liang, K., Zhao, X., Yang, L., & Qu, W. (2020). Psychological influences on drivers' yielding behavior at the crosswalk of intersections. *Cognition, Technology & Work*, 22(3), 501–516. <https://doi.org/10.1007/s10111-019-00589-w>
- Young, H. P. (2015). The Evolution of Social Norms. *Annual Review of Economics*, 7(1), 359–387. <https://doi.org/10.1146/annurev-economics-080614-115322>

Zafri, N. M., Tabassum, T., Himal, Md. R. H., Sultana, R., & Debnath, A. K. (2022). Effect of pedestrian characteristics and their road crossing behaviors on driver yielding behavior at controlled intersections. *Journal of Safety Research*, 81, 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.01.001>



Este obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento  
4.0 Internacional