



12° CONGRESO ARGENTINO DE ANTROPOLOGÍA SOCIAL

La Plata, junio y septiembre de 2021

GT04: La seguridad en la agenda antropológica

Primer Programa de Reeducción, Concientización y Sensibilización para condenados por siniestros viales en Argentina. La interdisciplinaridad, la lucha y los caminos antropológicos.

Soncini, Julieta. (UNLPam), julisoncini2020@gmail.com

Gonzalez, Silvia. (Fundación Estrellas Amarillas La Pampa),
silviapampagonzalez@gmail.com

Resumen

El propósito de esta ponencia es dar a conocer desde una perspectiva tanto antropológica como en la voz de miembros de la Fundación Estrellas Amarillas La Pampa, los caminos transitados para poder concretar el Primer Programa de Reeducción, Concientización y Sensibilización para personas condenadas por siniestros viales, un programa pionero en La Argentina, que pudo concretarse por primera vez en el año 2019 en Santa Rosa, La Pampa. Implicó un interesante desafío a la hora de entrelazar la antropología a otras disciplinas y áreas de interés y poder, en su aplicación concreta ante la demanda de una ONG que lucha por la seguridad vial en Argentina.

Palabras clave: *Antropología aplicada; Antropología vial; Estrellas Amarillas La Pampa; Seguridad vial.*

Introducción

El propósito de este artículo es dar a conocer desde una perspectiva tanto antropológica como en la voz de miembros de la Fundación Estrellas Amarillas los caminos transitados para poder concretar el Primer Programa de Reeducción, Concientización y Sensibilización para personas condenadas por siniestros viales, un programa pionero en La Argentina. Un programa que desde sus inicios se vio atravesado por numerosos escollos administrativos, burocráticos, logísticos y financieros y que pudo concretarse por primera vez en el año 2019 en Santa Rosa, La Pampa.

El objetivo principal del Programa es brindar una herramienta tendiente a la reeducación, concientización y sensibilización de personas que han cometido homicidios culposos y dolosos en hechos viales, generando asimismo una herramienta de evaluación que queda a disposición del Poder Judicial, Municipios y organismos competentes. El mismo es desarrollado a partir del trabajo interdisciplinario, tanto en el dictado como en las evaluaciones de los/las cursantes e implicó un interesante desafío a la hora de entrelazar la antropología a otras disciplinas y áreas de interés y poder, percibida ahora en su aplicación concreta ante la demanda de una ONG que lucha por la seguridad vial en Argentina.

Los inicios: desafíos interdisciplinarios, políticos y de gestión

Iniciar un Programa de Reeducción, Concientización y Sensibilización para personas condenadas por siniestros viales desde una Fundación sin fines de lucro, sostenida por familiares de víctimas de siniestros viales, implicó tenacidad y convicción de que “algo se debía hacer” ante numerosas condenas por siniestros viales que no incluían ninguna capacitación o reeducación para las personas condenadas por siniestros viales, que en su mayoría habían generado muertes en hechos viales. Condenas en las que se les prohibía conducir a los condenados por un lapso de tiempo (variable entre meses y 10 años) en el que se suspendían los permisos de conducción de vehículos, pero que se veía y ve reducido debido a las normativas argentinas, pudiendo a mitad del tiempo de condena iniciar los trámites para volver a obtener el carnet de conducir.

En países como España, te lo cuento porque estuve unos años allá, cuando era más joven (...), no cualquier persona puede obtener un carnet de conducir, primero que era muy costoso y te pedían muchísimos requisitos, no como acá (...) empecé a estudiar qué pedían allá para sacar la licencia. Simuladores, test psicológicos, de todo antes de darte la licencia de conducir (...) incluso, te derivaban a psicólogo, a psiquiatra, si no las pasaban, entonces no podían sacarlas. Miraban también la actitud como persona ante la sociedad, con los niveles de violencia, de agresividad y de percepción del otro, de registro de empatía. (Entrevista a persona de la Fundación Estrellas Amarillas La Pampa, 2020)

Como organización impulsamos la ley de víctimas porque las familias no eran avisadas de cuando salían libres los presos, está la inhabilitación máxima de 10 años, pero hay una herramienta que al 50% o 60% de su condena pueden poder solicitar volver a conducir, en tres o cuatro años lo están solicitando de nuevo. Son penas excarcelables, qué impunidad..., la inhabilitación termina siendo la única condena y aun así se da así. Muchos inhabilitados volvían a matar en nuevos hechos de tránsito. Los ves conduciendo a los 4 años como si nada. Y ni que hablar que muchos que están inhabilitados muchas veces igual conducen, hay poco control ¿cómo iban a conducir? Sin capacitación, ni reflexión sobre el hecho, no les dan nada (...) Firmaban en el Patronato de Liberados una vez al mes. Y volvían a sacar licencia como si nada, dejando un sabor de revictimización de las víctimas, los volvías a ver a los pocos años teniendo las mismas actitudes de violencia vial que tenían antes. Porque los ves, te los cruzas por la calle. (Entrevista a persona de la Fundación Estrellas Amarillas La Pampa, 2021)

El programa surge porque nos

Motivó y desveló este gran vacío de la Justicia. Como una medida de ¿qué hacemos? Porque si no es debidamente bien manejado, es volverle a dar “un arma” sin un test, sin examen de aspectos psicológicos, como los que se hacen para aquellos que portan un arma, porque un vehículo es potencialmente un arma, entonces, porque no hacerlo con quienes conducen hechos gravísimos que hicieron. Se requiere de una formación holística e integral, que sea sanadora para las víctimas, tener herramientas para no volver a cometer el mismo hecho en una nueva vez, repetirlo (...) Los delitos contra la seguridad vial generan homicidios, generan el mayor daño que es la muerte de una persona, son hechos donde la

prisión efectiva es casi nula lograrla, costó más de 14 años que sea un delito penal conducir alcoholizado seguido de muertes por siniestros viales, son situaciones rodeadas por impunidad, de sentimientos de desprotección y sentido de injusticia por parte de las víctimas (...) (Entrevista a persona de la Fundación Estrellas Amarillas La Pampa, 2021)

Así inicia internamente en la Fundación un debate donde no todas las familias estaban de acuerdo y se preguntaban cómo se haría para ser escuchadas, por qué hacerlo en el marco de la organización y tener a esas personas capacitándose allí. Con el convencimiento de que era mejor actuar e impulsar la idea antes que mantenerse pasivas ante este vacío, como organización se contactan con profesionales del Ministerio de Educación Provincial, del área de Políticas del Cuidado y diseñaron en conjunto el Curso de Rehabilitación y Concientización para condenados por siniestros viales, ese fue el antecedente de la propuesta que con los años se transformará en lo que actualmente se conoce como Programa de Reeducción, Concientización y Sensibilización para personas condenadas por siniestros viales.

Entre los años 2015 y 2016 se redactó la propuesta con los contenidos, la metodología que sólo indicaba exposición teórica, análisis de casos reales y reflexión y concientización; carga horaria, cupo, bibliografía y criterios de aprobación entre los cuales estaba la asistencia y examen final y fue presentado ante el Gobernador de la Provincia de La Pampa, en ese entonces el Ing. Carlos Verna, quien por convenio, firmado en el año 2017, autoriza a la Fundación Estrellas Amarillas La Pampa, cuya presidenta es Silvia González a dictar por dos periodos consecutivos el “Curso de Rehabilitación y Concientización para condenados por siniestros viales”, que el mismo pudiera dictarse en 10 encuentros por diferentes profesionales conforme a las temáticas a desarrollar y a su financiamiento. Mientras que en simultáneo se estaba convocando a los profesionales para su dictado y para conformar un grupo interdisciplinario.

El equipo interdisciplinario ya estaba formado por un médico terapeuta-forense, un abogado y una abogada, un rescatista especialista en primeros auxilios emocionales, un perito en accidentología, un comunicador social y una Mg. en

educación cuando ingresa a fines del año 2017 para formar parte del equipo una antropóloga. La incorporación de un/a antropóloga ya había sido sugerida, algunos años antes, por convencimiento de Pablo Delheye referente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a la Fundación frente a las capacitaciones que pudieran llevarse adelante, pero no fue hasta ese momento en que la invitaron a participar. La propuesta coordinada entre la presidenta de la Fundación Estrellas Amarillas y la Mg. en Educación integraba a profesionales de accidentología y rescatistas en el primer módulo temático “Tránsito y seguridad vial”. El segundo módulo de “Los delitos” a profesionales del derecho y la antropología y en el tercer módulo “Concientización Vial” a profesionales de la medicina y a comunicadores sociales, mientras que miembros de la Fundación tendrían un espacio de intervención al cierre de cada encuentro. Sin embargo aún faltaba la incorporación de algún profesional del área de la Psicología para incluir test-entrevistas vinculados a la conducción vial y su respectiva evaluación, ya que la fundación estaba convencida de que un profesional de esa área también debía formar parte de dicha capacitación y concientización.

El cronograma original se vio demorado por varios factores, una situación en si misma fue lograr la contratación de un/a profesional en psicología y contar con la inscripción de interesados en la capacitación que dieran con el perfil de ser personas condenadas por la justicia en hechos de siniestros viales, el financiamiento que nunca llegó ante el cambio de gestión gubernamental y ante tal situación la renuncia de la Mg. en Educación quien co-coordinaba el curso.

La propuesta siguió repensándose para poder realizarse y empezó a anunciarse en la prensa desde la Fundación como Programa de Reeducción, Concientización y Sensibilización para personas condenadas por siniestros viales y es a partir de ese momento que se incorpora la antropóloga en la co-coordinación. En nuevas gestiones entre la presidenta de la fundación, con los aportes de la antropóloga en la co-coordinación y con el Ministerio de Salud se pudo contar con el aporte de dos psicólogas para el Programa y se reestructura la conformación original de los profesionales intervinientes, ahora lo van a integrar 12 profesionales, entre los cuales se encuentran: dos psicólogas, un perito en accidentología, un rescatista

especialista en primeros auxilios emocionales, una abogada, una antropóloga, un profesor de educación física, un médico terapeuta-forense, un comunicador social, un abogado especialista en filosofía, un abogado especialista en derechos humanos y un profesor de conducción vehicular, incorporando además a seis miembros de familiares de la Fundación. Asimismo se va a completar y especificar la metodología del Programa principalmente en el punto referido a la reflexión, concientización y sensibilización y la determinación de que la evaluación debe ser entendida como un proceso de y para el aprendizaje¹.

La inscripción de personas cursantes también implicó un desafío de gestión, hubo que articular tanto con la policía provincial como con el poder judicial para dar a conocer la existencia del Programa a personas inhabilitadas para conducir, ya que los esfuerzos de difusión por la prensa local parecían ser insuficientes. Pudiendo lograr por resolución que el Fiscal General exprese a la Fiscalía de delitos contra las personas y la Procuración General la notificación que “al solicitar pena de ejecución condicional por lesiones y homicidios ocurridos en siniestros viales, y que por sus circunstancias así lo ameriten, se requiera que se imponga como regla de conducta” (F.G. Res. 4/019, 2019, p.3) la realización de la capacitación coordinada por la Fundación Estrellas Amarillas, ya que el “CP dispone que el condenado a inhabilitación especial puede ser rehabilitado, transcurrida la mitad del plazo de ella, o cinco años si la pena fuese perpetua, se ha comportado correctamente, ha remediado su incompetencia, (...)” (Res. op cit., p.1) Pudiendo asimismo notificar a las personas que ya se encontraban condenadas para que supieran de la existencia del mismo.

El programa en acción

La capacitación implicaba tanto contenidos teóricos para la reeducación vial como una serie de propuestas de concientización y sensibilización para las personas cursantes en aspectos, consecuencias y prevención de siniestros viales. El Programa de Reeducación, Concientización y Sensibilización para personas

1 Educar y evaluar entendidos como procesos o partes de un todo, que conlleva entender a la evaluación de y para el aprendizaje. Un aprendizaje que resulte significativo, movilizador, transformador. Esta conceptualización es tomada de varios autores, pero principalmente de: Tiburcio Moreno (2011).

condenadas por siniestros viales pudo lograr su primera cohorte en el año 2019 con financiamiento propio de la Fundación para los gastos y el aporte ad-honorem de las horas de los profesionales – docentes en el Programa. Esa primera cohorte con cupo hasta 15 personas, contó con cursantes tanto voluntarios/as (20%) quienes no abandonaron y completaron el Programa, como aquellas personas que se inscribieron por solicitud expresa de la justicia (80%), teniendo un porcentaje del 70% aproximadamente de abandono en estos últimos, luego de los primeros encuentros con las psicólogas. Las cursantes voluntarias fueron mujeres quienes se encontraban inhabilitadas para conducir y que habían participado de siniestros viales con víctimas fatales, mientras que entre los otros cursantes había personas inhabilitadas para conducir que habían participado de siniestros viales con y sin víctimas fatales. Todos los encuentros se hicieron en espacios cedidos por otras instituciones para su realización (en algunos casos luego de presentar resistencias), entre ellas se encontraron el *auditorium* de la Ciudad Judicial, un aula del colegio de Abogados de la ciudad de Santa Rosa, una sala de reuniones del Ministerio de Seguridad, un salón de Vialidad Provincial y espacios públicos como la plaza San Martín y las calles de Santa Rosa, La Pampa.



Fig. 1. Encuentro con el Ministro de Seguridad de La Pampa durante la solicitud de los espacios para la realización del Programa, en la foto se encuentra un familiar y la presidenta de la Fundación Estrellas Amarillas, el Sr. Ministro, la antropóloga y una de las psicólogas (2019).

Las profesionales en psicología fueron quienes se contactaban o atendían en un primer contacto a los/las cursantes. Mediante entrevistas y tests al inicio y al final, una vez concluidos los 10 encuentros los/las evaluaron e intervinieron en la devolución de cierre con cada uno de ellos/as, junto a la antropóloga.

Para los otros encuentros se contó con materiales - bibliografía de estudio y una serie de actividades en las cuales participar que implicaron innovar metodológicamente en reeducación, concientización y sensibilización. En el primer módulo temático “Tránsito y seguridad vial” el perito en accidentología y el rescatista pudieron articular aspectos de la conducción vehicular segura con cómo reaccionar ante un siniestro vial, qué hacer para no realizar el abandono de las personas involucradas, RCP, cómo ayudar a detener una hemorragia, primeros auxilios, utilizando recursos bibliográficos, videos de accidentología y actividades con muñecos simuladores de distintas edades (niños-adultos) evaluando el proceso de aprendizaje y los contenidos teóricos de señales, conducción segura, auxilio a las personas, entre otros. El segundo módulo de “Los delitos y las normas” vinculó interdisciplinariamente a la abogada, la presidenta de la Fundación, la antropóloga y el profesor de educación física quienes trabajaron aspectos de las normativas, la percepción de los “otros” y nuestras reacciones, la reflexión y percepción respecto al modo en que conducimos los vehículos, nuestra conducta como peatones y ciclistas y las situaciones de riesgo. Aquí se avanzó con las normativas y su anclaje en ejemplos de casos de siniestros viales, el testimonio de la madre de una víctima, la lectura e interpretación de textos sobre alteridad – otredad, entrevista por grupo focal y juegos con pelotas y circuitos viales en monopatín, se aplicaron las técnicas de observación directa y observación participante y se analizaron las reacciones y percepción de “los otros” y del contexto vial simulado. Estos encuentros también permitieron seguir con la evaluación procesual de los/las cursantes tanto en las actividades como en los contenidos.

El tercer módulo “Concientización Vial” vinculó interdisciplinariamente al médico terapeuta-forense, al comunicador social, al abogado especialista en filosofía, al abogado especialista en derechos humanos, a la antropóloga, al profesor de conducción vehicular, la psicóloga y a familiares-miembros de la Fundación. Ello permitió abordar temáticamente desde la conducción bajo los efectos del sueño y las drogas lícitas e ilícitas, las secuelas de los siniestros viales y las consecuencias para las familias y las víctimas, las publicidades y contextos comunicacionales en educación vial y aquellas que dan la ilusión de seguridad en la velocidad o mensajes confusos y cómo se expresa la prensa frente a los siniestros viales y las víctimas, entre otros. La mirada sobre sí mismos y las acciones y hechos vividos fueron retomados también desde los abogados a partir de situaciones reflexivas y de derechos humanos. Cada encuentro contó con elaboraciones propias de reflexión por parte de las personas cursantes, que también fueron tenidas en cuenta en la evaluación integral. Este módulo finalizó con actividades de concientización en la vía pública. Fueron jornadas en las que los/las cursantes participaron junto a familiares de la Fundación, que accedieron a esta actividad, en la entrega de folletos para dar a conocer las acciones de la Fundación Estrellas Amarillas y qué hacer frente a un siniestro vial tanto a transeúntes como a comercios céntricos de la ciudad solicitándoles su exhibición en los locales, y de la concientización mediante su participación en el auto educativo². Este vehículo fue conducido por el profesor de conducción vehicular y la antropóloga y psicóloga fueron turnándose en distintas salidas por las calles de Santa Rosa junto a dos cursantes por vez, quienes desde los asientos y ventanillas traseras iban sacando carteles de lo que el vehículo iba haciendo, o por el contexto lo que estaba permitido o no, por ejemplo velocidad máxima 60 Km. en accesos y avenidas, velocidad 40 Km., no use el celular, prioridad peatón, entre otras, fomentando así una forma de concientización no sólo en ellos sino pensando en las demás personas con las que se interactuaba en la vía pública³. Estas actividades dieron cuenta también de cómo los y las cursantes fueron

2 Técnica de concientización inspirada en el auto pedagógico de Pablo Wright, María Verónica Moreira y Darío Soich (2007) y también en Grimaldo, C. (2014)

3 *Es la primera vez que a la par de sancionar al conductor, se aplican obligaciones tendientes a evitar que esa conducta se reitere (...)* La siniestralidad vial es uno de los problemas más importantes a los que se enfrenta la sociedad actual, sostuvo la Fundación al dar cuenta de la novedad, de la inédita experiencia realizada en Santa

transformando algunas de sus opiniones y discursos acerca de la conducción segura y la convivencia vial⁴.



Fig. 2⁵, 3 y 4. Actividad con el auto educativo. Programa de Reeducción, Concientización y Sensibilización para personas condenadas por siniestros viales año 2019.

Rosa. De esta actividad se desprende la necesidad de mantener y potenciar la intervención como forma de prevención de nuevos episodios. El programa de la Fundación Amarillas es el primero de estas características en Argentina. La iniciativa, única en Latinoamérica, ya cuenta con el aval de los funcionarios del Ministerio de Salud de La Pampa y fue aprobado por el gobernador Carlos Verna. Tuvo su primera experiencia este año en La Pampa y apunta a educar en materia de seguridad vial a personas que han cometido delitos originados en siniestros viales que fueron condenados por un Juez y tengan una sentencia respectiva. Se busca promover la concientización y reflexión acerca de las consecuencias físicas, psíquicas y sociales que los siniestros viales acarrearán respecto de sí mismos y de terceros. A su vez, se busca fomentar una conducción segura y consciente del peligro, evitando la reincidencia de siniestros viales. (Diario La Arena, 23-10-2019)

4 Técnica aplicada en las actividades de concientización para el registro del proceso de los cursantes: la observación participante (Taylor y Bogdan, 1984) y la observación participante en y desde el auto educativo.

5 Fotografía tomada de http://archivo.laarena.com.ar/la_pampa-estrellas-amarillas-concreto-una-inedita-experiencia-2080976-163.html original de S. González y las fotos correspondientes a las figuras 3 y 4 son originales de J. Soncini, autoras de este artículo.



Fig. 3.



Fig. 4.

Es de destacar que la dinámica entre los/las cursantes fue positiva y de apoyo mutuo, e incluso armaron un grupo de *Whats app* con el cual se comunicaban entre ellos como forma de apoyo en el estudio, para la discusión de normativas y el envío de videos de educación vial que hallaban navegando por la Web y que les resultaban interesantes. Asimismo realizaron sugerencias y aspectos a mejorar de la implementación del programa, que discutieron y entregaron en grupo, a modo de devolución para la Fundación. Asimismo en algunos casos expresaron su deseo de continuar en contacto con la Fundación y llevar para sus localidades de origen capacitaciones cuya metodología fuera similar a la del Programa, porque reconocían su potencial educativo, concientizador y sensibilizador.

El cierre de la cursada implicó poner sobre la mesa la interacción de las evaluaciones de los profesionales ante el proceso vivido, evaluación que marcó que de todos los/las cursantes sólo el 25 % pudo lograr la aprobación del mismo. La devolución a cada uno/una se hizo de forma individual mencionando los aspectos positivos y recomendando en cada caso aspectos a mejorar, atender y/o fortalecer.

Los desafíos a futuro

Los sentimientos encontrados y hasta cierto punto contrapuestos al inicio en la implementación del programa entre los familiares se fueron reduciendo logrando una mayor participación de familiares en el Programa.

La justicia sigue solicitando la realización de este tipo de capacitaciones entre sus sentencias a los condenados por siniestros viales, sin embargo, el Programa sigue sin financiamiento y es demandado tanto por personas inhabilitadas a las que la justicia les exige reeducarse y/o rehabilitarse en temas viales, como por otros sectores que solicitan programas similares o adaptados, como por ejemplo, el área de Tránsito Municipal para las personas reincidentes por alcoholemia que se encuentran inhabilitadas para conducir. “A juicio de todas las partes, incluso los conductores, el programa tuvo un desarrollo exitoso y dejó un resultado positivo. Por ello la intención es renovar el convenio el año próximo y volver a ponerlo en marcha.” (La Arena, op. cit.)

Sin embargo, la pandemia Covid 19-sars 2 que vivimos a partir del año 2020 ha hecho que los desafíos de la implementación de programas como éstos resulten actualmente suspendidos localmente.

Reflexiones a modo de conclusión

Algunos de los desafíos reflexivos provienen de la teoría de la antropología aplicada⁶, aquella que propicia, a nuestro entender, esa influencia y creatividad antropológica en la cultura y en la sociedad, al abordar la complejidad de los problemas sociales desde la diversidad y reconociendo las situaciones de desigualdad existentes, además de su forma particular de escuchar y ayudar a repensar la realidad de las personas y la vida en sociedad.

En una de las notas periodísticas que se realizaron a partir de concretar el Programa se expresaba que

El objeto principal del programa es promover el cambio en la actitud y comportamientos tendientes a reducir futuros siniestros, lograr una mayor

6 A modo de referencia se puede citar el texto de Laura Bartoli (2002) y el de Lewis Pereira (2007)

sensibilización y concientización, y generar una herramienta o producto de utilidad tanto para quienes cursan el Programa como para el ámbito de la Justicia y la Seguridad Vial. Se trata de una propuesta que tal vez sea un déficit de un sistema sancionatorio como el sistema penal argentino. Si bien se ha logrado que se llegue a una sentencia condenatoria, hasta ahora no se había logrado que se apliquen normas de conductas tendientes a evitar que esa conducta se reitere. Los siniestros de tránsito son la principal causa de muerte de personas menores de 35 años, y gran parte de la población queda con algún grado de discapacidad luego de éstos, los cuales pueden dejar secuelas para el resto de la vida. Podrán proponer realizar el dictado de este curso los Fiscales que actúan en los casos respectivos, los abogados querellantes que asumen el rol en defensa de las víctimas y también los Defensores penales y privados. Es una iniciativa inédita y novedosa que consiste en un conjunto de actividades de sensibilización y concientización e intenta ser de gran utilidad para mejorar la seguridad vial, reducir y evitar la reiteración de las conductas con riesgo vial, creando una conciencia colectiva de respeto a la ley y una cultura de conducción que respete y cuide la vida. (Diario La Arena, op cit.)

Programa que implicó propuestas y acciones desafiantes a nuestra formación fuertemente académica, que nos impulsa a comprometernos socialmente desde la acción y el acompañamiento en este caso a una ONG que lucha constantemente en los entramados del poder y de la seguridad vial interpelándolos en su acción-inacción y en la postergación de esta otra pandemia, silenciosa, desoída y que requiere de ser priorizada en las agendas de las áreas gubernamentales de Seguridad y Justicia. Pero también a desafiarnos a entrar en terrenos de indagación antropológica vinculados a las formas en que el Estado, las poblaciones y los gobiernos van articulando y definiendo las problemáticas y prioridades en seguridad.

Referencias bibliográficas y de fuentes

BARTOLI, L. (2002) *Antropología aplicada. Historia y perspectiva desde América Latina*. Quito, Ecuador:Abya-Yala

ESTRELLAS AMARILLAS concretó una inédita experiencia. (27/10/2019). *La Arena*. Recuperado de http://archivo.laarena.com.ar/la_pampa-estrellas-amarillas-concreto-una-inedita-experiencia-2080976-163.html

- MORENO, T. (2011). Frankenstein evaluador. *Revista de la educación superior*, 40 (160), 119-131. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-27602011000400006&lng=es&tlng=es
- PODER EJECUTIVO de la Provincia de La Pampa (2017). Convenio con la Fundación Estrellas Amarillas entre el Gobernador Ing. Carlos Verna y la Presidenta de la Fundación Silvia González por el Curso de rehabilitación y concientización para condenados por siniestros viales. Santa Rosa, La Pampa.
- GRIMALDO, C. (2014) Entrevista conversación con Pablo Wright: La Antropología Vial, una propuesta para el estudio de la movilidad como campo cultural. *Encartes Antropología* 4 Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/323918467_La_antropologia_vial_una_propuesta_para_el_estudio_de_la_movilidad_como_campo_cultural_Entrevista_a_Pablo_Wright
- PEREIRA, L. (2007) Roger Bastide y los límites de la antropología aplicada tradicional. *Boletín Antropológico*, Universidad de Los Andes, 25 (69), 29-56.
- FISCALÍA General del Poder Judicial de la Provincia de La Pampa. Resolución N° 4/019 (2019). Ministerio Público Fiscal. Santa Rosa, La Pampa.
- TAYLOR, S. J. y BOGDAN, R. (1984). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Buenos Aires, Argentina: Paidós.
- WRIGHT P., M. MOREIRA y D. SOICH (2007) Antropología Vial, símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones en Buenos Aires. Trabajo preparado para el Seminario del Centro de Investigaciones Etnográficas, Universidad Nacional de San Martín del 23 abril, 2007. Recuperado de: https://plataformaeducativa.santafe.edu.ar/moodle/pluginfile.php/74887/mod_resource/content/2/conceptos%20de%20antropolog%C3%ADa%20vial.pdf